Cena numeru podwójnego 80 gr.

LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 5-6 (100-101) **Poznań, 5 maja 1928 r.** **Tom VII**

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

TREŚĆ NUMERU:

B. O.

Wśród wielu konkurentów do ciągu wiosennego przez Atlantyk, jednym z najpoważniejszych jest Polska. Zerwaliśmy z tradycją słomianych porywów bohaterstwa tak właściwych duszy polskiej i zadziwiamy już świat lotniczy Zachodu przygotowaniami i dokładnem przemyśleniem i opracowaniem lotu „Orła Białego“.

Mjr. Idzikowski i Kubala, postanowili, uzyskawszy całkowite poparcie Ministerstwa Wojny, odbyć lot przez Atlantyk na zachód. I z niekłamaną radością, dowiadujemy się równocześnie, że lot ten już od roku przeszło jest w stadjum przygotowania, że lotnicy polscy odbyli bardzo poważne studja warunków meteorologicznych i nawigacji, że odbywają cały szereg prób w locie.

Jest to rzeczywiście ogromnie dodatni objaw, wróżący na przyszłość, że i w innych dziedzinach lotnictwa, postępować będziemy za przykładem tych dwóch naszych „asów“, że wszelki krok przed jego zrealizowaniem, będzie drobiazgowo przemyślany i przygotowany. Taki system zaprowadzi nas napewno w szeregi potęg lotniczych świata.

Niechże, więc i społeczeństwo nasze i prasa, zacznie systematycznie zajmować się lotnictwem, niechże zechce wreszcie zrozumieć, że lotnictwo jest koniecznością państwa i że bez potężnego lotnictwa współczesne państwo istnieć nie będzie.

Niechże i prasa zrozumie, że nieprzemyślane i nie fachowe zarzuty w niej się ukazujące, są krecią robotą godną swarliwego o mur graniczny polaka wieku 17, a kolidują z mianem obywatela wolnej i niepodległej Odrodzonej Polski.

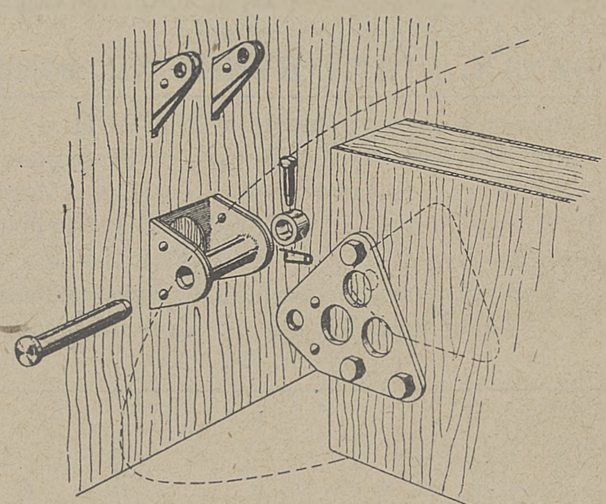
Tem gorzej o ile zarzuty takie podnosi się przeciwko kierowniczym władzom lotnictwa, na łamach jednego z najpoczytniejszych dzienników Polski. Pismo to doskonale redagowane i w całym słowa znaczeniu pierwszorzędne, powinno liczyć się z swem znaczeniem, i więcej zważać na to, co w dziedzinie lotnictwa podaje.

Latanie na płatowcu Napier (?), pękanie pługów w motorze (??!) i tym podobne kwiatki, wraz z równoczesnymi zarzutami niefachowymi, są dla lotników polskich śmieszne i budzą politowanie. Krytyka niefachowa władz lotnictwa jest natomiast niedopuszczalna.

Opis techniczny samolotu „Bartel M. 4.“

Samolot szkolny „Bartel M. 4.“ z silnikiem „Walter“ 85 MK. powstał drogą ewolucji z typu „Bartel M. 2.“, zaopatrzonego w silnik „Salmsom“ 120 MK.

Analogicznie do „Bartel M. 2.“ — płatowiec „B. M. 4.“ odznacza się silną budową, wielką prostotą kostrukcji, standaryzacją części samolotu i rodzaji tworzywa, rozmiarów rur, blach i t. p., oraz łatwym montażem i demontażem. Dostęp do różnych części, kontrola ich i wymiana, oraz naprawa samolotu są łatwe i proste. Jako tworzywo w konstrukcji „B. M. 4.“ znajdujemy wyłącznie stal, drzewo i płótno — pochodzenia krajowego, oraz niewielką ilość blachy aluminjowej, użytej na osłony silnika.



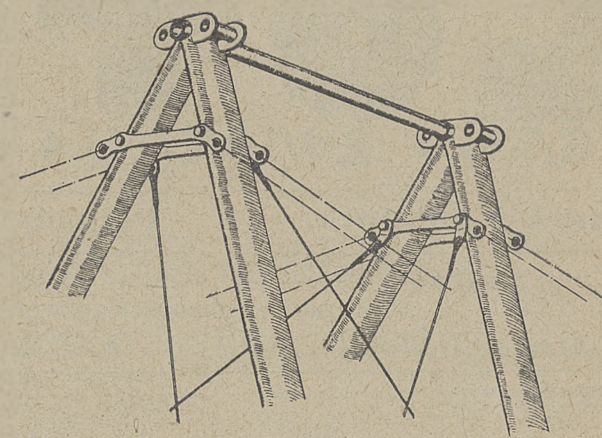
B. M. 4 i B. M. 2 zamocowanie skrzydeł do kadłuba. Okucie nasadowe.

Zasada łączenia elementów jest bardzo prosta. Spawanie racjonalne stosowane znajduje coraz większe zastosowanie w konstrukcjach inż. Bartla, którego naczelną zasadą jest ewolucyjne doskonalenie konstrukcji. Płatowiec „B. M. 4.“ różni się od „B. M. 2.“ mniejszym ciężarem, mniejszą mocą, lepszą aerodynamicznie konstrukcją, a w wyniku tego lepszymi własnościami lotu, oraz udoskonaleniami elementów, jak np. łoża silnikowego, całkowice spawanego z rur stalowych, podwozia i płozy o amortyzacji długotrwałej, polegającej na użyciu ściskowych krążków gumowych i t. d.

„B. M. 4.“ poza dobrymi właściwościami lotu i praktycznością konstrukcji będzie mógł również konkurować z innymi płatowcami szkolnymi — niską ceną sprzedażną.

Skrzydła:

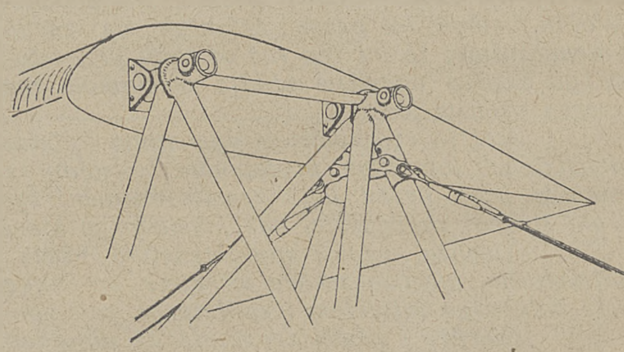
Samolot „B. M. 4.“ jest dwupłatem o silnem przodowaniu górnych skrzydeł, połączonych z dolnymi zapomocą „N“ z okrągłych rur stalowych spawanych między sobą i następnie oprofilowanych. Górne i dolne skrzydła są identyczne i odpowiednio zamienne między sobą. Górne skrzydła są zamocowane do piramidy, składającej się z sześciu oprofilo-



Piramida B. M. 2.

wanych okrągłych rur stalowych, spojonych między sobą. Zupełny brak baldachimu przy jednakowej długości skrzydeł nadaje sylwetce samolotu specjalny charakter — bowiem rozpiętość dolnego płata jest większa od górnego, a słupki międzyskrzydłowe, patrząc z przodu lub tyłu, są pochylone górnymi końcami do wewnątrz.

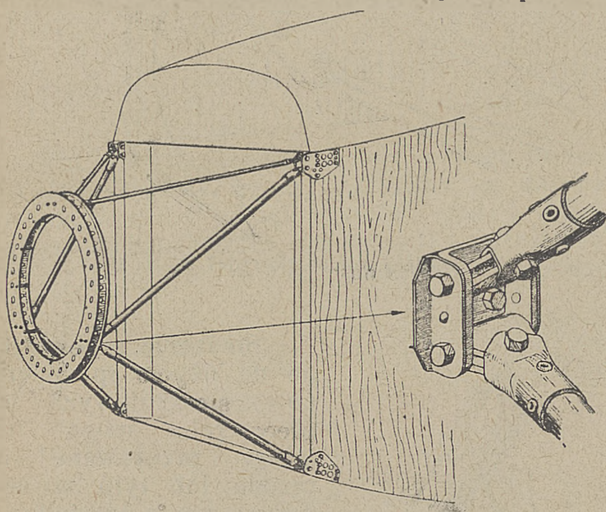
Profil skrzydeł ten sam co i w typie „B. M. 2.“ — półgruby, silnie nośny i korzystny pod względem konstrukcyjnym: „Bartel 37 II a“. Wydłużenie skrzydeł wynosi 7, a rozstaw skrzydeł, ze względu na dobrą wydajność aerodynamiczną — jest bardzo duży.



Piramida B. M. 4.

Skrzydła na zewnętrznych końcach zcieniają się. Górne skrzydła przodują w stosunku do dolnych w ten sposób, że tylna podłużnica górnego skrzydła, oraz przednia podłużnica dolnego skrzydła, leżą w jednej płaszczyźnie. W płaszczyźnie tych podłużnic znajduje się

jedno skrzyżowanie linek podwójnych z opływami. Wszystkie cztery skrzydła posiadają lotki o długości równej $^2/_3$ rozpiętości. Lotki są między sobą odpowiednio zamienne. Górne lotki z dolnymi są połączone zapomocą cienkich kroplowych ścięgien rurkowych. Komorę płatową cechuje prostota, małe opory szkodliwe i przestronność. Konstrukcja skrzydeł jest drewniana. Podłużnice skrzydeł typu pudełkowego są wszystkie identyczne. Żeberka są dwóch typów: całkowite, oraz specjalne, które zresztą można otrzymać przez



Łoże silnika B. M. 2.

odpowiednie przecięcie całkowitych żeberek. Wszystkie okucia nasadowe są identyczne. Okucia nośne są tylko podwójnego typu: przednie i tylne.

Pokrycie skrzydeł stanowi sklejka i płótno. Od dołu, począwszy od tylnej podłużnicy, aż do krawędzi natarcia, oraz z góry od krawędzi natarcia do przedniej podłużnicy, skrzydło jest pokryte sklejką, pozostała natomiast część skrzydła pokryta jest płótnem, łatwo odejmowanem w celu kontroli lub reperacji, bez niszczenia szkieletu drewnianego.

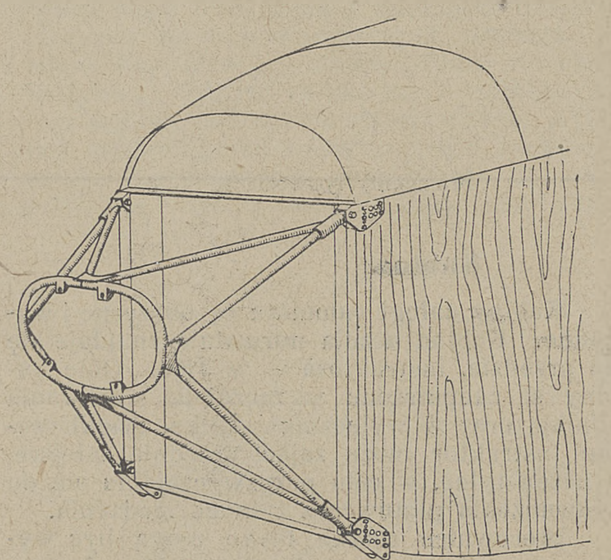
Dolne pokrycie sklejką wraz z wewnętrznym „N“ z rurek stalowych w okolicy słupków międzyskrzydłowych stanowi całkowite usztywnienie w płaszczyźnie skrzydeł. Usztywnienie w rodzaju rozpórek i drutów wewnątrz skrzydła nie istnieje, dzięki czemu konstrukcja jest wybitnie prosta i sztywna. Lotki są całkowicie pokryte sklejką. Całość lotki tworzy sztywne pudełko. Sterowanie lotek zapomocą linek.

Kadłub:

Kadłub jest o przekroju prostokątnym, zwężający się do tyłu, tworząc krawędź odpływu w płaszczyźnie pionowej. Konstrukcja jego jest drewniana, pokrycie stanowi sklejka. W przedniej części kadłuba, w celu ułatwienia dostępu do różnych części samolotu sklejka u spodu i góry kadłuba zastąpiona jest rozpórkami kształtu „V“ z rurek stalowych. Do tej części kadłuba zamocowane jest na czterech łatwo dostępnych śrubach — łoże silnikowe, całkowicie spawane z rur stalowych. Łoże silnika składa się z pierścienia, z rury stalowej wygiętej, oraz przypojonych do niego 8 wspórek, schodzących się przy kadłubie po dwie w miejscu zamocowania łoża do 4-ch podłużnic kadłubowych. Przestrzeń silnikowa oddzielona jest od kadłuba przegrodą z blachy aluminjowej. Łoże silnikowe pokryte jest z góry i dołu osłonami łatwo odejmowanemi, oraz z boku osłonami na zawiasach, otwieranemi do tyłu. W ten sposób zamiana silnika wraz z łożem oraz obsługa silnika jest łatwa i szybka. Przestrzeń pomiędzy przegrodą silnikową, a pierwszą główną ramą kadłuba jest pusta i łatwo dostępna, zapomocą odpowiedniego włazu od dołu kadłuba. W tej przestrzeni znajdują się wszystkie przewody. Przestrzeń tę, normalnie zupełnie pustą można wykorzystać na bagaż lub dodatkowe zbiorniki w razie dokonywania rajdów na tym płatowcu.

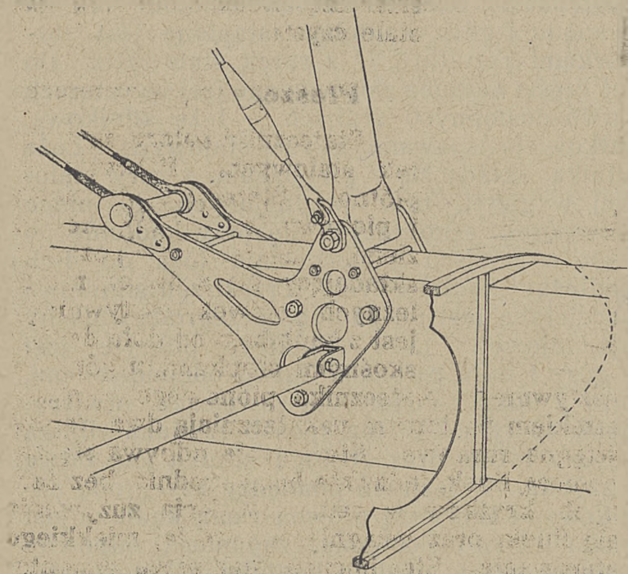
Zbiorniki:

Benzyna mieści się w dwuch zbiornikach: głównym o pojemności 82 litr. znajdującym się na kadłubie przed kabiną ucznia, oraz dodatkowego zbiornika 7,5 litra, umieszczonego wewnątrz kadłuba u góry, tuż za przegrodą silnikową. Smar (mineralny) znajduje się

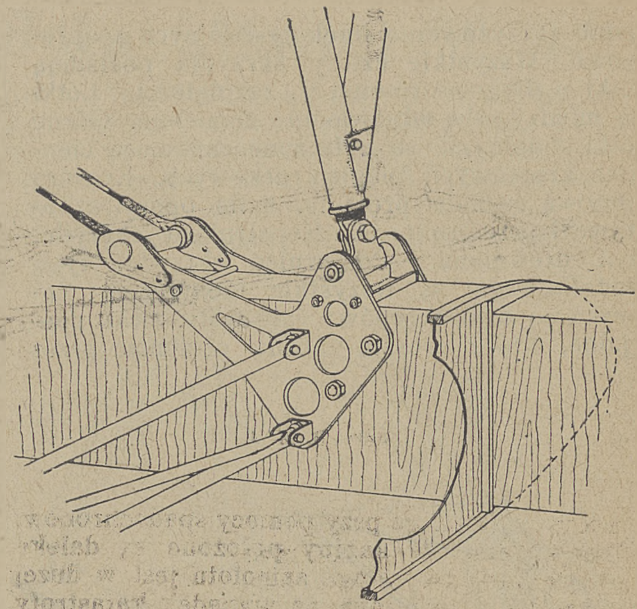


Łoże silnika B. M. 4.

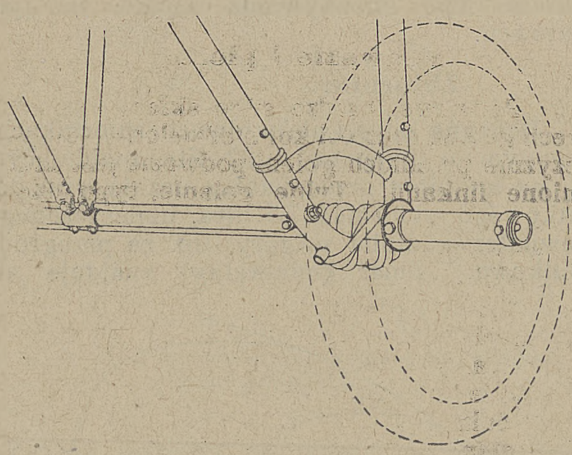
w zbiorniku 10 litr. na kadłubie przed głównym zbiornikiem benzynowym. Zapas paliwa obliczony jest na 3 godz. 10 min. na pełnym gazie. Dopływ paliwa do silnika odbywa się zapomocą swobodnego opadu.



Okucie nośne skrzydeł B. M. 2.



Okucie nośne skrzydeł B. M. 4.

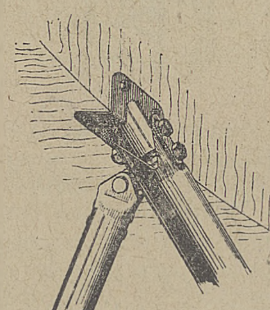


Fragmenty podwozia B. M. 2.

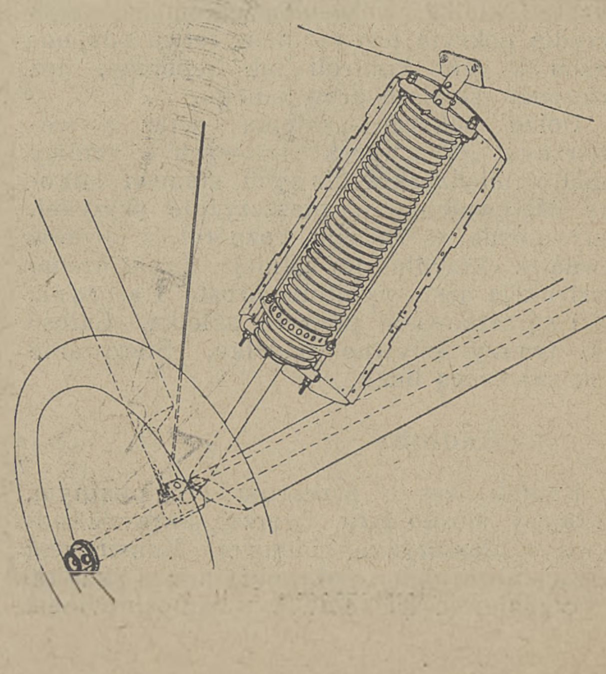
Kabina:

Kabiny załogi samolotu są obszerne i wygodne. Kabina ucznia normalnie znajduje się na przedzie, instruktora — w tyle. Obie kabiny są zaopatrzone w rączki do sterowania silnika, oraz w wyłączniki silnika, dzięki czemu instruktor może zająć przednie miejsce, a uczeń tylne, w celu przyzwyczajenia się do prowadzenia płatowca z tylnego siedzenia.

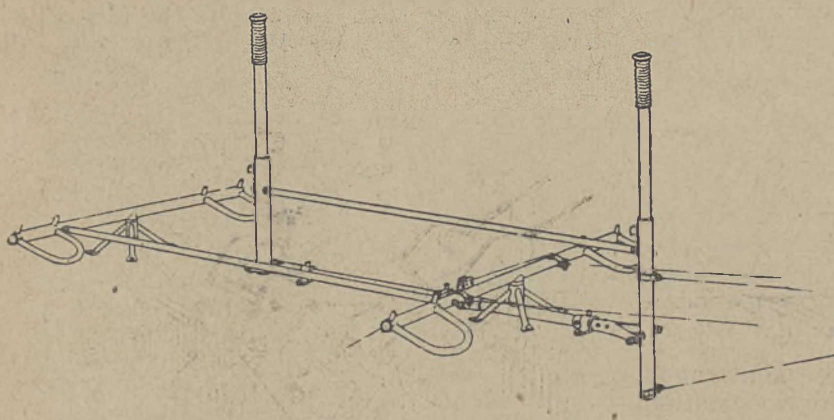
Sterownice ręczne łatwo mogą być wyjęte po odsunięciu zabezpieczenia. Instrumenty, o minimalnej ilości, bezwzględnie koniecznej — znajdują się na przedzie w pierwszej kabinie, umieszczone w ten sposób, iż z miejsca tylnego doskonale są widoczne.



Siedzenia, przewidziane do użycia spadochronów siedzeniowych lub plecowych, mogą być łatwo przesuwane do przodu lub tyłu w celu dostosowania do wielkości człowieka. Samolot zaopatrzony jest prócz tego w gaśnicę. Dzięki dobremu położeniu obu kabin względem skrzydeł, pole widzenia z obu miejsc jest doskonałe we wszystkich kierunkach, a w razie pożaru z łatwością może załoga sa-



Fragmenty podwozia B. M. 4.



Stery B. M. 4.

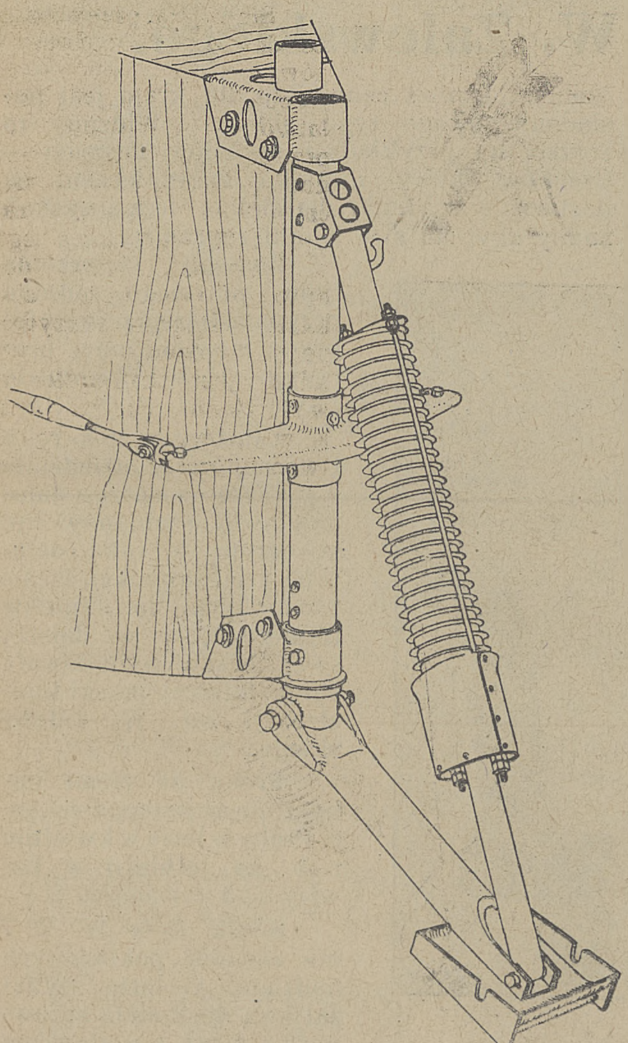
molotu opuścić go przy pomocy spadochronów. Dzięki temu, że kabiny położone są daleko w tyle kadłuba załoga samolotu jest w dużej mierze zabezpieczona na wypadek katastrofy od jej skutków. Kabiny zupełnie są zabezpieczone od zanieczyszczenia smarami, dzięki czemu są one stale czyste.

Płaszczyzny ogonowe:

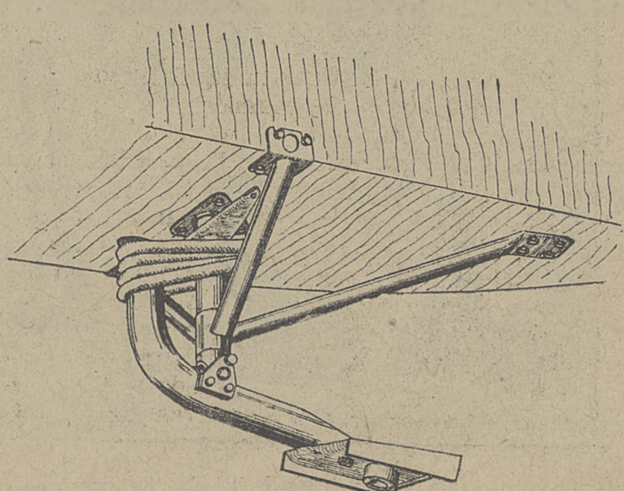
Stateczniki i stery są z rurek stalowych. Pokrycie — płótno. Stateczniki poziomy i pionowy są ustawialne na ziemi. Statecznik poziomy, składający się z dwuch niezależnych połówek, usztywniony jest z kadłubem od dołu dwoma skośnymi słupkami, u góry zaś usztywnienie statecznika pionowego ze statecznikiem poziomym uskuteczniają dwa cienkie ścięgna rurkowe. Sterowanie odbywa się zapomocą linek, jednakże bezpośrednio, bez żadnych krążków w celu uniknięcia zużywania się linek, oraz osiągnięcia bardziej miękkiego sterowania. Ster boczny, oraz płoza zamontowane są do wspólnej rury sterowej. W ten sposób orczykiem nożnym jednocześnie porusza się ster boczny, oraz płoza.

Podwozie i płoza:

Podwozie bardzo silne składa się z czterech goleni, oraz osi kół niedzielonej. W płaszczyznie przednich goleni podwozie jest usztywnione linkami. Tylne golenie, typu teleskopowego, zaopatrzone są w amortyzację z krążków gumowych ściskanych. Amortyzacja tego rodzaju jest bardzo długotrwała, oraz daje amortyzację elastyczną i spokojną, nawet na terenach bardzo niekorzystnych. Obsługa i wymiana amortyzacji — łatwa. Płoza sterowana orczykiem nożnym składa się z trójkąta, którego dolny bok stanowi właściwą płozę, a tylny bok stanowi goleń amortyzującą o ściskowych krążkach gumowych, analogicznie do goleni podwozia. Goleń amortyzująca jest okryta



Płoza ogonowa B. M. 4.



Płoza ogonowa B. M. 2.

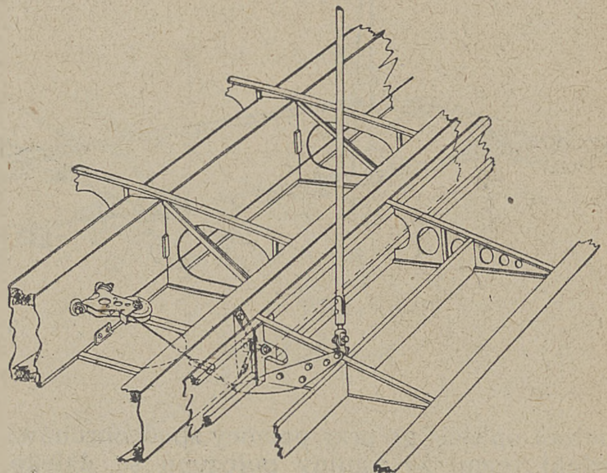
osłoną, stanowiącą część steru bocznego. Dostęp do różnych części płozy — łatwy i demontaż szybki.

Silnik:

I. Samolot „B. M. 4“ zaopatrzony jest w silnik czeski „Walter“ 85 MK. chłodzony powietrzem. Puszczanie silnika w ruch odbywa się zapomocą rozrusznika przy jednoczesnem ustawieniu na próżne palenie.

Dalszy posiada silnik polskiej konstrukcji inż. Zalewskiego 85 MK., z którym ostatnio odbył szereg prób w locie i wykazał doskonałe warunki. W ten sposób po raz pierwszy odbył się w Polsce lot płatowca polskiego z polskim silnikiem.

Prócz silników powyższych do samolotu mogą być łatwo zastosowane silniki inż. Brzeskiego 80 MK., „Le Rhône“ 80 MK.. „Siemens Halske“ 75 — 85 MK, „Cirrus“ 60 — 80 MK. etc. *Bo.*

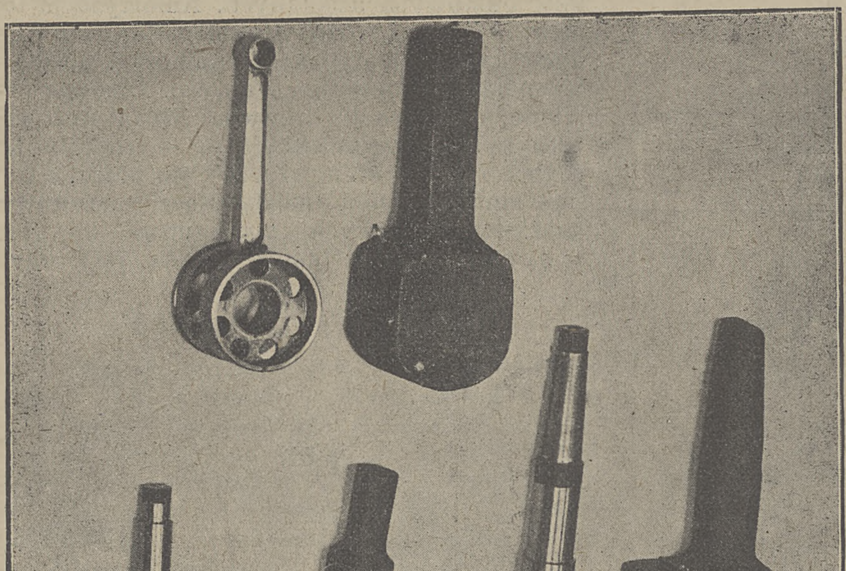


Sterowanie lotek B. M. 4.

Silnik inżyniera W. Zalewskiego.

Jednym z najważniejszych zadań obrony narodowej jest stworzenie fabryki silników lotniczych.

Nie posiadając bowiem możności wykonywania silników w kraju, bylibyśmy w chwili niebezpieczeństwa w sytuacji nie do pozazdroszczenia. Jeszcze cenniejsze dla kraju jest posiadanie swego typu silnika. Widzimy to zresztą na przykładzie sąsiadów naszych — Czechów, który nietylko zabezpieczeni są dostacznie w silniki dla siebie, lecz i zyskali znany zbyt na swe silniki zagranicą.



Silnik inż. W. Zalewskiego.
Odlewy i gotowe części wału korbowego i korbowodów.

Zasługa stworzenia typu polskiego silnika przypada bezsprzecznie fabryce mechanizmów precyzyjnych w Warszawie „Avia“.

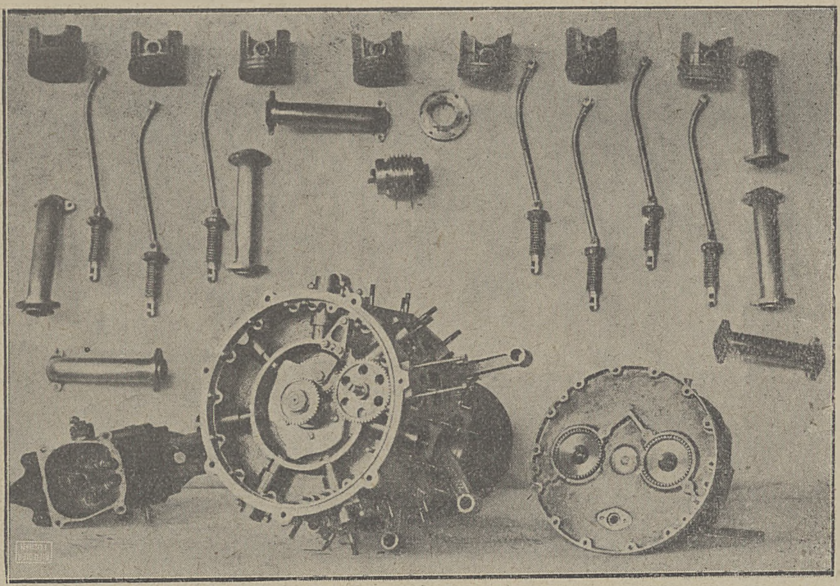
Założona w 1925 roku i pracująca w dziedzinie wytwarzania maszyn amunicyjnych, szablonów itp. stworzyła w roku ostatnim dział produkcji części zamiennych do silników lotniczych, a w dalszej swej pracy wybudowała silnik lotniczy polski konstrukcji inż. W. Zalewskiego.

Próba na ziemi odbyła się w listopadzie ub. r. Próba w locie w kwietniu r. b. na lotnisku w Ławicy pod Poznaniu.

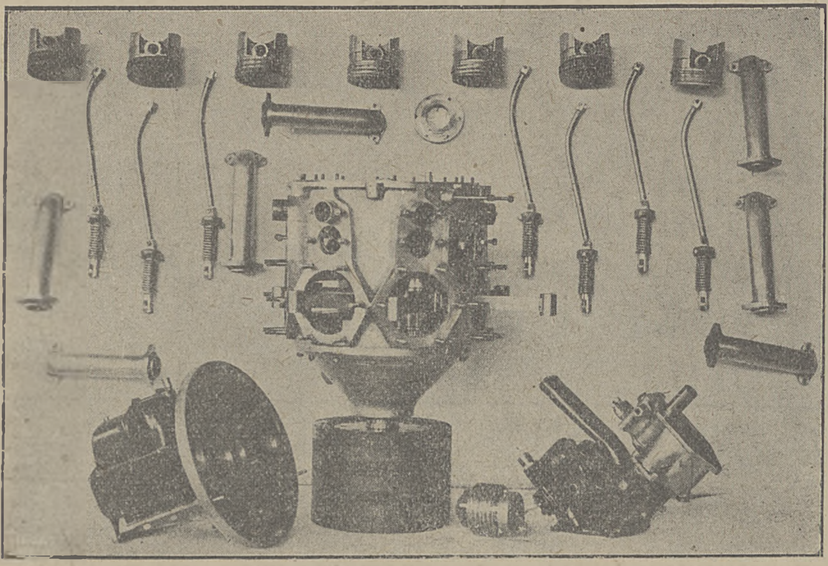
Silnik Avia W. Z. 7 nie zawiódł pokładanych nadziei. W locie wykazał swą doskonałą sprawność i wraz z płatowcem B. M. 4 tworzył całość

nadającą się najzupełniej do pokazania zagranicą, a nawet do zdobycia zbytu na płatowce szkolne polskie.

W. Z. 7 — konstrukcji inżyniera W. Zalewskiego, który już przed paru laty w swej willi w Milanówku zbudował własnoręcznie silnik słaby, jest układu gwiaździstego, posiada moc 81 MK przy wadze znacznie niższej od silników dotychczas znanych typów. Waga całkowita 105 kg. tj. 12.6 gr. na 1 MK jest w dziedzinie silników o tej sile rewelacją. Porównując np. silnik inż. W. Zalewskiego z doskonałym silnikiem czeskim Walter 85 MK. dojdziemy łatwo do przekonania, że oszczędność wagi (około 15%) jest znaczna i dla konstruktora płatowca posiada znaczenie pierwszorzędne.



W. Z. 7. Rozrząd.



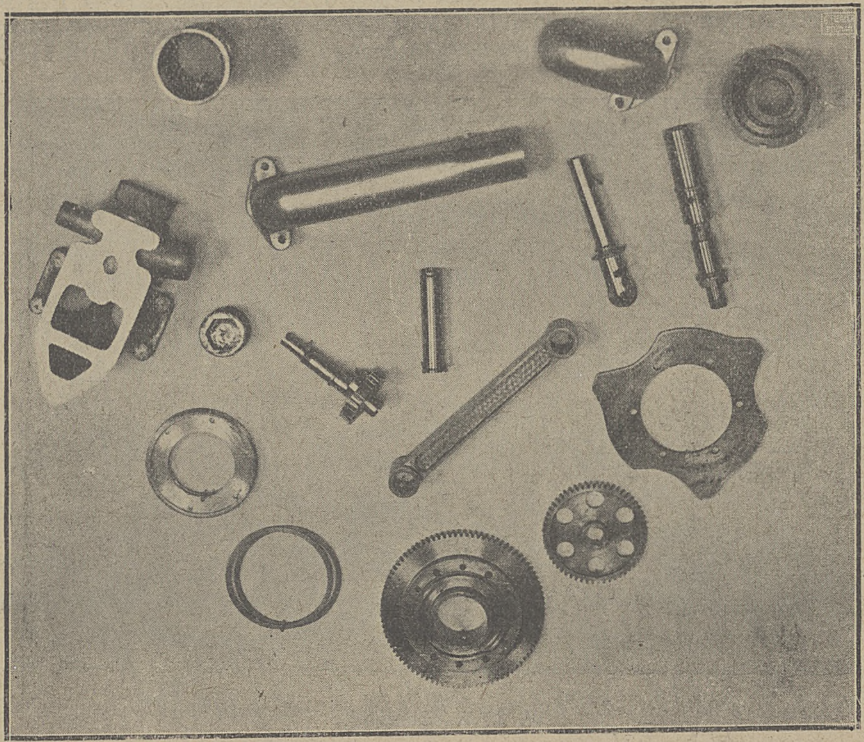
W. Z. 7. Karter, tłoki, stawidła, iskrownik.

4 kwietnia 1928 r. pozostanie na zawsze przełomowym dniem w historji lotnictwa. W dniu tym bowiem odbył się przed przedstawicielami prasy polskiej lot oficjalny polskiego płatowca z polskim silnikiem.

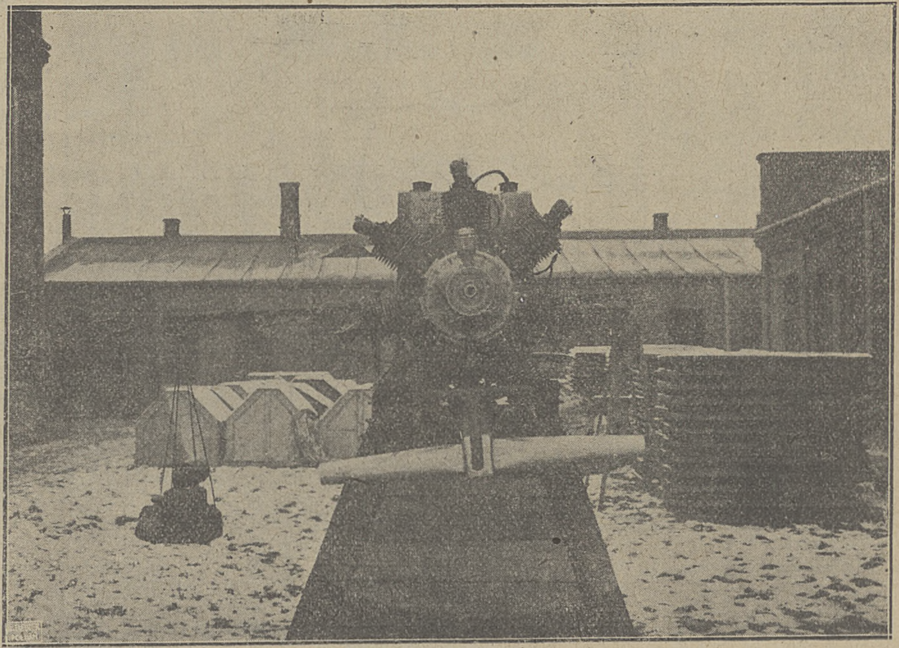
I płatowiec i silnik spisali się znakomicie. Przy locie odbiorczym, drugim z kolei, por. pil. Halagiera pokazał zgromadzonym co można nawet przy niekorzystnej pogodzie wyciągnąć z dobrego płatowca, posiadając dobry silnik.

Przy tej sposobności nie wolno zapominać o fakcie, którego byliśmy świadkami. Tak jak w pierwszych lotach płatowca B. M. 2 i B. M. 4 brała udział małżonka konstruktora p. inżynierowa Bartlowa, tak i przy lotach próbnych B. M. 4 z silnikiem W. Z. 7 jako pasażerka poleciała pani inż. Zalewska, dając tem dowód jaką żoną jest polka, i jak szczerze ją praca męża obchodzi.

Bo.



W. Z. 7. Rozrząd. Rury ssące i wydechowe.



Silnik inż. W. Zalewskiego na próbie.

Propaganda lotnictwa.

W dwóch polskich pismach lotniczych ukazały się w ostatnich czasach artykuły omawiające propagandę lotnictwa, prowadzoną przez L. O. P. P. W obu artykułach wskazano na pewne niedociągnięcia spotykane w propagandzie lotnictwa, oraz podano szereg konkretnych projektów, które po zastosowaniu ich mogłyby się znacznie przyczynić do powiększenia liczby członków Ligi.

Jeżeli mamy być otwarci i prawdzie patrzeć w oczy, to pomimo dotyhczasowej propagandy prowadzonej przez L. O. P. P., członków instytucja ta ma stosunkowo bardzo mało; według sprawozdań oficjanlych

w r. 1924 było członków 150 300 — 0,5% ogółu ludności Polski.

w r. 1925 było członków 261 300 — 0,87% ogółu ludności Polski.

w r. 1926 było członków 402 260 — 1,34% ło; według sprawozdań oficjalnych cej osób, popierających Ligę, a tym samym wzmocnić nasze lotnictwo.

W nr. 20 „Lotnika“ z r. 1926 umieściłem artykulik p. t. „O odpowiednią propagandę“, w którym starałem się zwrócić uwagę osób, zajmujących się pracą w L. O. P. P., na szereg niewyzyskanych środków w naszej propagandzie lotniczej. Od tego czasu nasunął mi się szereg projektów, które sądzę mogą się przyczynić do znacznego ulepszenia metody naszej propagandy.



Opuszczenie wodnopłatowca Kinkead'a, bezpośrednio przed fatalnym lotem.

W roku 1927 liczba ta możliwe, że dojdzie do 600 000, co jednak jest jeszcze cyfrą bardzo małą, jeżeli się zważy, że w Rosji podobna instytucja, według ostatnich sprawozdań posiada około 4 milionów członków. Zdawaćby się mogło, że takie państwo jak Polska, o znacznie wyższej kulturze od Rosji, powinno mieć efektywnie o wiele więcej członków! Nad małą jeszcze ilością członków Ligi nie można rozpaczać ani winić L. O. P. P., przeciwnie należy z całą rozwagą przeanalizować dotychczasową działalność propagandową tej instytucji, usunąć błędy organizacyjne, które ją nurtują i przystąpić do dalszej pracy, jako że jedynie propaganda może przysporzyć więcej

Nim jednak przystąpię do meritum sprawy, scharakteryzuję dotychczasową działalność Ligi na polu propagandy, używając tu słów jednego z działaczy L. O. P. P., podanych w jednym z wywiadów prasowych: „Przedewszystkiem propaganda idei Ligi“.

Rzeczywiście zgodnie z tem oświadczeniem widzimy napisy na murach domów: „Popierajcie L. O. P. P.“, w gazetach „Zapisujcie się na członków L. O. P. P.“ i na widocznych miejscach plakaty propagandowe co dotychczas zdziałała Liga dla lotnictwa, jednak bez wytłomaczenia popularnego, co na tem polskie lotnictwo korzysta. Propaganda tego rodzaju jest niezmiernie kosztowna, jednak czy w

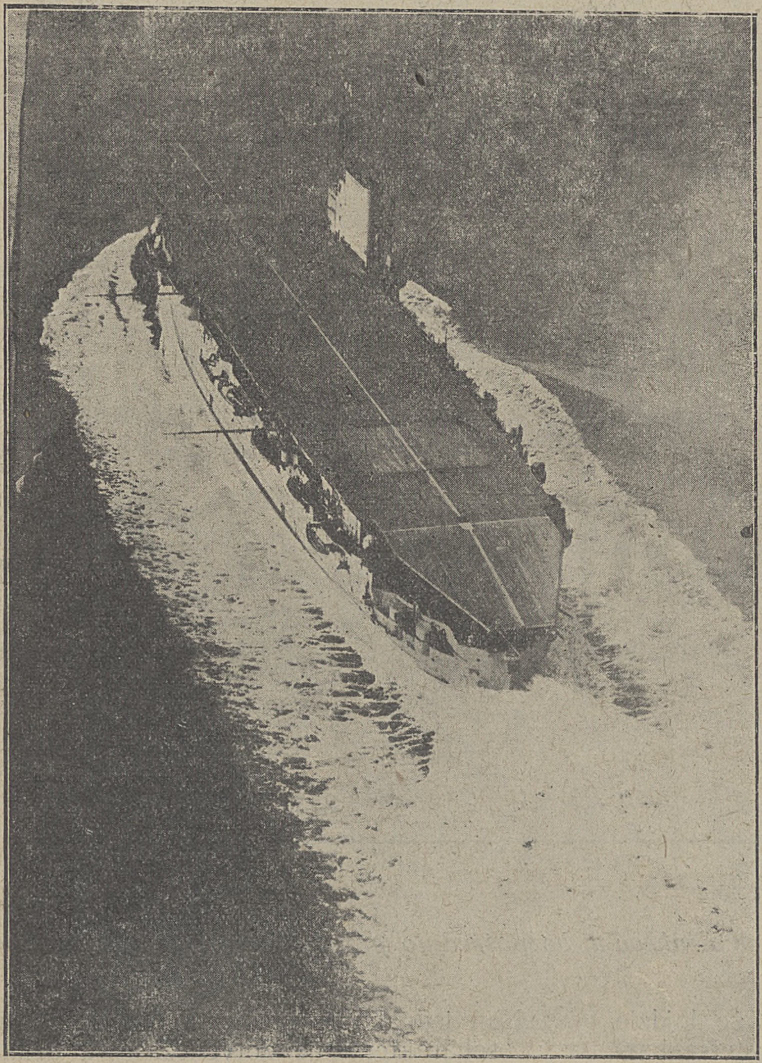
skutkach daje zadawalniające wyniki? Niestety zdaje się, że bardzo minimalne. Przedewszystkiem jeszcze dziś bardzo dużo osób, nawet i z inteligencji, nie wie co znaczą te cztery litery.

Załóżmy jednak, że skrót ten powszechnie jest znany, ludzie wiedzą że istnieje tego rodzaju instytucja społeczna. Czy i wtedy byłby pożytek z propagowania idei Ligi, skoro większość ludności nie zdaje sobie zupełnie sprawy ze znaczenia lotnictwa.

Wtedy dopiero każdy obywatel w zrozumieniu znaczenia żeglugi powietrznej dla państwa, jak i społeczeństwa będzie starał się ją poprzeć, czy to bezpośrednio, czy też za pośrednictwem L. O. P. P.

* * *

Liczba członków nie będzie się wtedy składała z kilkuset tysięcy, notabene w połowie z takich, których zapisano, bez istotnego zrozumienia przez nich celu, płacących składkę, nieregularnie, a będzie liczyła kilka miljonów stowarzyszonych, rozumiejących doskonale swe świadczenia.



Największa awjomatka Francji. „Le Bearn“ na pełnem morzu.

Może niejedna osoba zakwestionuje to powiedzenie, jednak tak jest niestety, a co gorsze i smutniejsze — że bardzo wiele osób ze sfer rządowych wykazuje wielką ignorancję w tej dziedzinie.

Dlatego też w obecnej chwili nigdy nie należałoby w propagandzie wysuwać na pierwszy plan agitacji za popieraniem Ligi, a przeciwnie dążyć do tego, aby ogół ludności był dokładnie zaznajomiony ze znaczeniem i ważnością lotnictwa dla życia gospodarczego, jak i dla obrony kraju.

Aby dojść do tych rezultatów, należy przystąpić do opracowania w najdrobniejszych szczegółach planowej propagandy lotnictwa, przyczem pracę należałoby podzielić na

1) propagandę wśród dzieci i młodzieży,

2) propagandę wśród starszego społeczeństwa.

3) propagandę na wsi.

W sprawie punktu 1) zdaje się, że jesteśmy na dobrej drodze, dzięki powołaniu przez

L. O. P. P. specjalnej komisji, która pracę swą oparła na dobrych podstawach. Jedynie co miałbym tu do dorzucenia, to zajęcie się dziećmy które za małe są jeszcze na to, aby wzbudzać w nich zamiłowanie do lotnictwa np. za pośrednictwem modelami. Przypomnieć trzeba, że Włoskie Ministerjum Lotnictwa rozpisało konkurs na bajki o treści lotniczej, przeznaczone do propagowania idei lotnictwa wśród najmłodszych Włochów.



Płeć słaba. P. Marqard Bartelett przeleciała jako pierwsza kobieta kontynent amerykański od Newady do S. Francisko bez lądowania w 33 godzinach.

Największą jednak bolączkę stanowi zorganizowanie akcji propagandowej wśród społeczeństwa starszego, które w dziedzinie lotniczej zdradza niesłychane zacofanie, nad uświadomieniem tych ludzi, z których dużo pracuje w państwowości, lub samorządach, którzy też mają bezpośredni wpływ na młodsze pokolenia. Praca ta będzie jednak trudną, gdyż jak przekonać takiego pana, o zaśniedziałych poglądach, który twierdzi publicznie, że np. komunikacja lotnicza jest zabawką, bez żadnej przyszłości i bez znaczenia gospodarczego (autentyczne zdanie jednego z profesorów wyższej uczelni, i b. ministra)! Dlatego metody propagandy muszą być zupełnie inne.

Przy obecnym stanie poglądów starszego społeczeństwa na znaczenie i przyszłość lotnictwa, nie można przywiązywać bardzo dużej wagi do sposobów propagowania zapomoca odczytów, czy też fachowych pism lotniczych. Jeżeli dana osoba nie interesuje się lotnictwem wogóle, to tym bardziej nie będzie słuchała odczytów ani czytała fachowych pism.

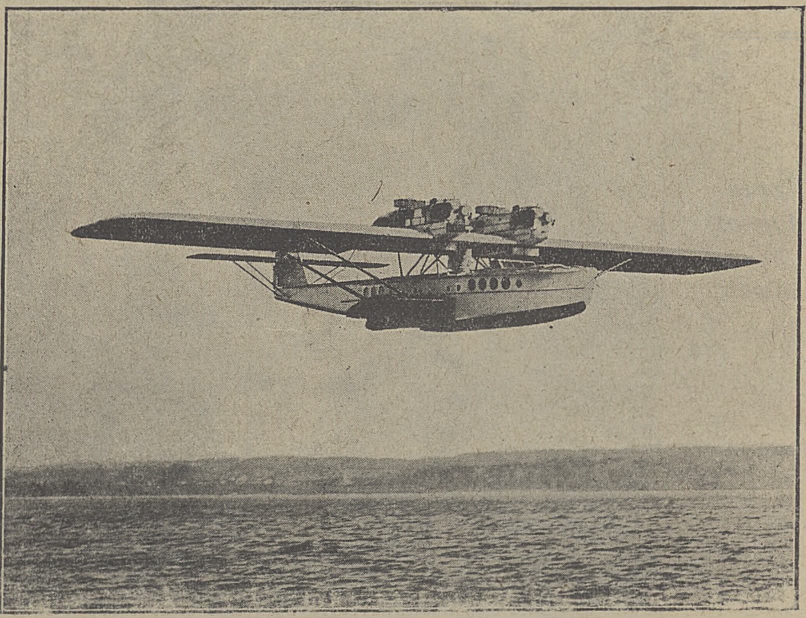
Dlatego też drogi i sposoby propagandy trzeba moim zdaniem oprzeć na innych zasadach. Przedewszystkiem chwilowo uwolnić się od propagandy, do pewnego stopnia fachowej, dla starszego odłamu społeczeństwa, a starać się wykorzystać pewne słabości ludzkie.

Ludzie lubią się gorączkować i emocjonować: w życiu człowieka sprawia to pewną rozmaitość. Ten punkt słabości ludzkiej należałoby wykorzystać, aranżując wszelkiego rodzaju meetingi, raidy, popisy lotnicze z udziałem polskich i zagranicznych lotników. Nie ulega dyskusji, że podobne imprezy musiałyby być tak urządzone, żeby rzeczywiście wzbudzały zainteresowanie, czy też przez wielką

liczbę samolotów w nich biorących udział, czy też demonstrując jakieś nadzwyczajne akrobacje itp. Chodziłoby tu przedewszystkiem o wzbudzenie wielkiego zainteresowania wśród widzów. Uważając ten rodzaj propagandy za jeden ze skuteczniejszych środków, mam za złe Lidze O. P. P., że np. przy urządzaniu konkursu awionetek w roku zeszłym, mało, a właściwie wcale go nie rozleklamowała. Przypuszczam, że przy odpowiedniej propagandzie znacznie więcej osób chciałoby zobaczyć ten pierwszy swego rodzaju konkurs w Polsce. Tymczasem jakby na ironię, te, coprawda nieliczne osoby, które chciały cośkolwiek zobaczyć, niebyły wpuszczone do portu lotniczego przez posterunkowego P. P.!!

cześnie o ogólne sprawy lotnicze. W ten sposób systematycznie możnaby było wzbudzać zainteresowanie sprawami żeglugi powietrznej w starszem społeczeństwie.

Drugą ważną sprawą, to baczniejsze zwrócenie uwagi na prasę. Dziś niestety to co przynoszą nam gazety w sprawach lotniczych jest bardzo nie wystarczające. Jeżeli chcieć zbilansować obecne stanowisko prasy co do informacji lotniczych, to trzeba stwierdzić, że prócz wiadomości o lotnictwie komunikacyjnem w Polsce, czytamy najczęściej sensacyjne wiadomości o katastrofach lotniczych, co stwarza niepotrzebny pesymizm wśród społeczeństwa. Rzeczowych wiadomości z dziedziny lotniczej znajdujemy w prasie bardzo



Płatowiec
Dornier Super - Wal
w pięknym locie nad zatoką.

Natomiast kiedy się urządza pokazy lotnicze (mam tu na myśli ostatni pokaz w Warszawie w czasie IV Tygodnia), reklamowane bardzo intensywnie, to wypadają one tak blado, że mają bardzo minimalne znaczenie propagandowe. Osobom je organizującym radziłbym przeczytać choćby opisy podobnych manewrów, czy pokazów, urządzonych w Anglji, lub we Włoszech.

Przy organizowaniu raidów należy też zwrócić baczniejszą uwagę na wykorzystanie ich w celu propagandy. W czasie ostatniego słynnego lotu de Pinedo, nawet w Warszawie (prawdopodobnie i w innych miastach Europy) we wszystkich lokalach publicznych porozwieszano były mapy z trasą lotu. Bez wątpienia wszyscy Włosi z wielkiem zainteresowaniem śledzili na mapie postępy lotu.

Przy podobnych wyczynach lotników polskich należy koniecznie posługiwać się prasą codzienną, opisując szczegółowo i barwnie dane pokazy, czy też raidy, zawadzając jednomało. Pocieszającym objawem było zapoczątkowanie przez niektóre pisma specjalnego działu o lotnictwie. Niestety jednak żadne z tych pism nie wytrwało konsekwentnie, w krótkim czasie usuwając tę rubrykę. Agencja „A. T. E." wydaje np. komunikaty lotnicze, jednak mało które z pism je zamieszcza. Jeszcze smutniejszym objawem jest to, że niektóre dzienniki wiadomości o lotnictwie, które nawet wszystkich mogą zaciekawić, tolerują lub podają ze znacznem opóźnieniem i to w dodatku jeszcze mylnie. Jako przykład podobnego niedbalstwa można przytoczyć z ostatniego roku wiadomości o konkursach w Zurychu i raidzie „Małej Ententy", gdzie depesze różnych agencyj podawały zupełnie sprzeczne wiadomości; o konkursach balonów w Pradze podano wiadomości tylko w jednej zdającej się gazecie, i to tak lakoniczna, że nic konkretnego z niej nie można się było dowiedzieć. Tego rodzaju przykładów możnaby przytoczyć cały szereg. Aby uniknąć podobnych

wiadomości, koniecznym jest, aby odpowiednie czynniki, w tym wypadku wydz. propagandy LOPP'u, ściśle pracowały w porozumieniu z prasą. Niestety mało jest fachowców, którzyby mogli wspomagać dzienniki odpowiedniemi artykułami treści lotniczej, dlatego trzebaby było dążyć do wyrobienia odpowiedniej ilości ludzi, którzyby mogli współpracować z prasą. Pozatem należałoby się porozumieć z zarządami wszystkich polskich agencyj telegraficznych, które mają swych korespondentów zagranicą, aby wydały im instrukcje jakie wiadomości, dotyczące się lotnictwa ,mają przesyłać do kraju. W swoim czasie proponowano założyć w Poznaniu specjalną agencję, mającą na celu informowanie społeczeństwa o postępach lotnictwa, za pośrednictwem prasy. Nie wiem dla jakich powodów inicjatywa ta nie została w czyn wprowadzona. Założenie podobnej instytucji uważam w dzisiejszych czasach za konieczność, biorąc w pierwszym rzędzie pod uwagę wielki analfabetyzm prasy w sprawach lotniczych. Jeżeli chodzi o pieniądze, to według mnie powinny się one koniecznie znaleźć dla takiej instytucji, nawet kosztem innych działów propagandy. Krocząc według planu tj. chcąc zainteresować społeczeństwo lotnictwem, należałoby się zwrócić z apelem do polskich literatów i reżyserów filmowych w tym sensie, aby przy tworzeniu nowych filmów lub powieści, o ile możności zamieszczali jakieś sceny związane z lotnictwem. Zupełnie też bezpłatnym byłby rodzaj propagandy zapomocą znaczków pocztowych. Należałoby się zwrócić do Ministerstwa Poczt z prośbą, aby przy wydawaniu jakichś nowych znaczków pocztowych (nie koniecznie lotniczych) umieszczało na nich obrazki o treści lotniczej np. polskie typy samolotów, mapkę linij lotniczych w Polsce, trasę raidu kpt. Orlińskiego itp. Znaczenie podobnej propagandy oddawna wyczuły już inne narody, jak np. Stany Zjednoczone, które wydały zaczek na pamiątkę lotu New York — Paryż, Hiszpanja z powodu lotu do Filipin, Boliwja z powodu otworzenia szkoły pilotów itp. Niemcy, którzy w dziedzinie propagandy są mistrzami, wydając specjalne znaczki dla poczty lotniczej, nie robili tego w tym celu, aby służyły one tylko do opłacania listów lotniczych, lecz mogą niemi być opłacane i listy zwyczajne, w ten sposób reklamując zarazem pocztę lotniczą.



W rocznicę lotu przez La Manche. Drugi od lewej — Voisin czwarty — Farman, piąty — Bleriot, szósty gen. Niessel.

Pozostaje jeszcze sprawa propagandy lotnictwa na wsi, którą też należałoby planowo i możliwie szybko wprowadzić w czyn. Nie wdając się całokształt zagadnienia, chciałbym tu tylko zwrócić uwagę, że w propagandzie na wsi nie są wyzyskane dostatecznie wydawnictwa perjodyczne, poświęcone dla chłopów. — Należałoby w kolendach, tygodnikach dla ludu, tak licznie teraz wydawanych, poświęcić nieco miejsca popularnym opisom o znaczeniu lotnictwa, zastosowania go w obronie państwa, w komunikacji, a nawet w rolnictwie.

Śmiem przypuszczać, że zastosowanie podanych wyżej środków, przyczyni się w dużym stopniu do zrozumienia i zainteresowania ogółu — sprawami lotniczemi. Jednak do wykonania szeroko obmyślonego planu propagandy, potrzebna jest skoordynowana praca, dlatego też cały aparat propagandowy powinien

uledz całkowitej reorganizacji. Dziś, gdy cała akcja propagandy znajduje się w rękach L. O. P. P., wyniki w różnych okręgach są różne. W jednych stoi na bardzo wysokim poziomie, w innych niżej krytyki. Dlatego byłbym zdania, że cała propaganda lotnictwa, powinna być oddzielona ustrojowo od L. O. P. P. Przy dzisiejszej zależności w niektórych posunięciach, czy to od Zarządu Głównego, czy też od poszczególnych Zarządów Wojewódzkich, praca się opóźnia z powodu chociażby formalności, lub biurokratyzmu. Drugim zaś błędem obecnej organizacji propagandy, że właściwie każdy komitet w pewnych sprawach postępuje według swego widzimisie, co też nie zawsze jest dobre (np. wydawnictwa).

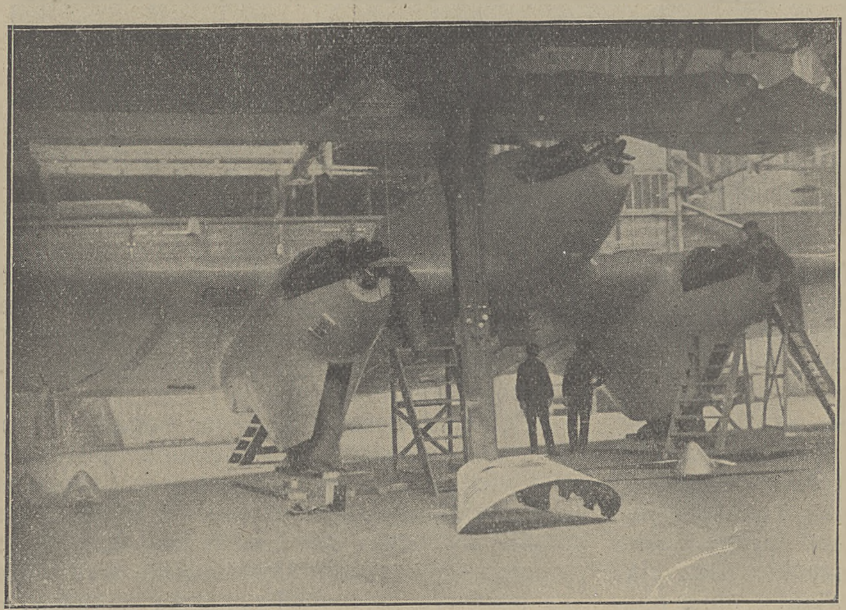
Dlatego też koniecznością jest utworzenie specjalnej instytucji propagandy lotnictwa (tak jak to jest we Włoszech), związanej autonomicznie z L. O. P. P. Instytucja tego rodzaju powinna opracowywać w odpowiednich komisjach plany i sposoby propagandy, wydawać instrukcje do swych delegatów przy każdym komitecie L. O. P. P., oraz sprawować dozór nad czynnościami związanemi z propagandą. Strona finansowa przypuszczam, że nie przedstawiałaby dużych trudności, gdyż fundusze potrzebne powinny się składać z sum przeznaczonych na propagandę przez Ligę, z subsydjów udzielanych przez rząd i towarzystwa komunikacji lotniczej.

Warszawa. **Tadeusz Gryżewski.**

Irlandja - Labrador.

Choć nie pełny, lecz zawsze pierwszy przelot w kierunku zachodnim przez Atlantyk przypadł w udziale Niemcom.

Lotnictwo niemieckie, trzymane przez lat siedem w karbach Traktatu Wersalskiego, tem nie mniej organizowało się stale i w kierunku zdobyczy w dziedzinie komunikacyjno-lotniczej doszło do bardzo poważnych rezultatów. Ograniczeni w mocy silnika Niemcy z teutońskim uporem opracowywali płatowce o ekonomicznych silnikach, o nie wielkiej z konieczności szybkości handlowej, zato wygodne dla podróżujących. Pośród zakładów wytwórczości niemieckiej na pierwszy plan wysunęły się zakłady Junkersa, hojnie przez rząd subwencjonowane i expansją zagraniczną, z jednej strony ratujące swój budżet, z drugiej strony rozprzestrzeniające wpływy gospodarcze i polityczne Rzeszy Niemieckiej.



Płatowiec transatlantycki młodego konstruktora francuskiego Couzinet'a. Rozpiętość 27 m. Długość 15 m. 3 silniki Hispano-Suiza 180 MK.

Po traktacie lokarneńskim zakłady Junkersa w ciągu nie wielu tygodni wydobyły na światło dzienne wszelkie w tajemnicy dotychczas konstruowane zmiany w dziedzinie budowy płatowców o silnikach silniejszych i zdobyły od razu cały szereg rekordów o pokroju czysto komunikacyjnym (loty z dużem obciążeniem). W tym też czasie płatowce Junkersa zdołały się wcisnąć do całego szeregu krajów.

W celu zapewnienia sobie produkcji silników, zakłady Junkersa związały się umową z Bayerische Motorwerke (B. M. W.), które w czasie wojny światowej produkowały najlepsze silniki niemieckie. Na zasadzie umowy przyjęły one wzór, który wypracowano i przystosowano do płatowców.

Sam lot transoceaniczny należy do kategorji lotów sportowych nieposiadających praktycznego znaczenia, do których używa się nieodpowiednich maszyn, a właściwie latających zbiorników benzyny i który określić można jako lot na Opatrzności Boskiej.

Dopóki nie znajdziemy w dziedzinie maszyn nowych jakiś konstrukcji rzeczywiście zbudowanych dla celów dokonywania przelotów

o znaczeniu praktycznem, każdy lot przez Atlantyk jest wysiłkiem na miarę bohatera, który zawsze leci z niskim tylko procentem pewności.

Jeżeli chodzi o sam lot, był on finansowany przez barona von Hünefeld, niemieckiego sportsmena, który jak opowiadają, chodzi stale w monoklu. Wygląda to jakoby był ogromnie dystyngowany. Mimo wszystko nie zmniejsza to należnego mu respektu, że nie zawahał się finansować tak niepewnego przedsięwzięcia i sam wziął w nim udział.

Pan Köhl jest pilotem niemieckim o dobrze zapisanej przeszłości lotniczej. Przyszłość jego uprawnia do stwierdzenia, że właściwie to czego dokonał jest zaprzeczeniem jego pochodzenia niemieckiego. Trzeba coprawda przyznać, że przemysł niemiecki zrobił wszystko, by ryzyko lotu tego zmniejszyć.

Jedno - silnikowy, jednopłat Junkersa „Bremen“, startował z Niemiec 26 marca i doleciał do lotniska Baldonnel koło Dublina w Irlandji.

Wobec tego, że niemiecki mechanik, który zarazem był pilotem rezerwowym, wyjechał na tygodniowy urlop, pułkownik irlandzkiej armji i zarazem dowódca wojsk lotniczych irlandzkich, Fitzmaurice, dołączył się do załogi Bremen. Był on pilotem angielskim w czasie wojny światowej, pozatem trzeba przypomnieć, że próbował przelecieć Atlantyk wraz z pilotem MacIntosh na płatowcu „Księżniczka Ksenia“, i że lot ten skończył się na przymusowem lądowaniu u wybrzeża Kerry.

Zapytany przed odlotem komendant wojsk lotniczych Irlandji dlaczego zdecydował się na wzięcie udziału w tym locie, powiedział tych parę słów tchnących głębokim patrjotyzmem:

> *„Po pierwsze chciałbym by najmłodsza formacja lotnicza świata była reprezentowana przy pierwszym locie przez Atlantyk w kierunku zachodnim. Po drugie chciałbym zdobyć pieniądze, które by mi umożliwiły stworzenie lotnictwa komunikacyjnego w Irlandji, która posiada już wszystko przygotowane, prócz pieniędzy“.*

Udało się mu to w zupełności. Sądzę, że Ameryka chętnie dzisiaj da tą pożyczkę Irlandji, która chciałaby stworzyć swoje lotnictwo cywilne, a która pierwsza w świecie posiadała tramwaj elektryczny i miasto oświetlone elektrycznością.

Bremen opuścił lotnisko w Baldonnel 12 kwietnia i po 3 i $^1/_2$ tysiącach kilometrów w locie, o przeszło 1000 kilometrów od swego celu wylądował wśród śnieżycy na małej wysepce Greenly Island leżącej u wejścia do kanału Belle Isle, przy północno - zachodnim brzegu Nowo Funlandji. Wyspa ta jeszcze do końca maja jest zamknięta lodami. Liczy ona ogółem 14-tu mieszkańcow, którzy są właścicielami stacji połowu ryb, które przez czas zimy są nieczynne. Z Greenly Island połączenie telegraficzne prawie nie istnieje, dlatego też tak długo nie otrzymano żadnych wiadomości o wylądowaniu, nie zupełnie szczęśliwem, bo zakończonem ciężkiem uszkodzeniem podwozia i śmigła. Dopiero niezliczone środki połączeń poczynając od sanek z psami, a kończąc na radjo-telegrafji pozwoliły na uwiadomienie centrum agencji prasowych, jakim jest Nowy-York. Greenly Island jest około pół mili długiem pasmem skał pokrytych lodem, które wnoszą się na około 30 mtr. nad powierzchnię morza. Wyspa nie posiada ani jednego drzewka. Bremen wylądowała w środku wyspy, jak gdyby pomiędzy dwoma garbami wielbłąda.

Wyspa Greenly Island jest najbliższym lądem od Irlandji, a ponieważ, jak doniosły telegramy lotnicy lądowali na resztkach benzyny, mogą śmiało mówić, że mieli szczęście. Powodem tego jest bardzo mała szybkość Junkersa, o której już wspomniałem i która w czasie lotu wynosiła od 80 do 90 km/godz. z powodu silnego wiatru przeciwnego.

Lot więc się skończył i to jest mniejwięcej wszystko, co dotychczas o locie tym można powiedzieć. Zbadanie dokładne warunków atmosferycznych nad Atlantykiem jest możliwe tylko przy szerokich badaniach odbywanych za pomocą płatowców startujących i lądujących z awjomatki, któraby odbywała drogę z Europy do Ameryki. *Ol.*

Sprawozdanie z Ogólnego Zgromadzenia Komitetu L. O. P. P. Miasta Poznania.

Ogólne Zgromadzenie Komitetu L. O. P. P. Miasta Poznania, odbyte dnia 5. 4. br. w sali posiedzeń Rady Miejskiej, zagaił o godz. 7^{45} p. dyr. Dziurzyński z następującym porządkiem obrad:

1. Zagajenie.
2. Wybór Prezydjum Zgromadzenia (Przewodniczący, sekretarz i 2 ławników).
3. Sprawozdanie a) sekretarza, b) skarbnika, c) Kom. Rewizyjnej.

4. Komunikaty Zarządu.
5. Udzielenie absolutorjum Zarządowi.
6. Wybór 3 nowych członków Zarządu.
7. Wybór Komisji Rewizyjnej.
8. Wybór 2 stałych delegatów na Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P.
9. Uchwalenie budżetu na rok 1928.
10. Wnioski kół L. O. P. P. zgłoszone do 31. 3. 1928 r.
11. Wolne głosy.
12. Zakończenie.

Ad. 2. Na przewodniczącego niniejszego zebrania proponowano p. Gąsiorowskiego, sekr. p. Lewandowskiego, na ławników p. dyr. Stillera i p. por. Klocka, którzy propozycję przyjęli. Przed przystąpieniem do dalszego porządku obrad odczytuje p. sekr. Wałecki protokół z ostatniego zgromadzenia, odbytego dnia 7. 4. 1927 r., który został bez poprawki jednogłośnie przyjęty.



Turecka fabryka samolotów.

Ad. 3. Następuje sprawozdanie sekretarza, z którego wynika, że Komitet Miasta Poznania składa się z 14 kół miejscowych o łącznej liczbie 8 735 członków. Zarząd Komitetu odbył w roku ubiegłym 10 posiedzeń Zarządu. Pod względem propagandowym wygłoszono 80 odczytów oraz wykładów o lotnictwie, które częściowo ilustrowano przezroczami. Przy Gimnazjum im. Bergera urządzono stały kurs modelarstwa lotniczego, do którego jako instruktora zaangażonano p. Bolesława Grajetę. W czasie imprezy propagandowej na cele L. O. P. P. urządzono dwa bale oraz kilka koncertów. Na niwelację lotniska w Ławicy wydał Komitet sumę 30 000 zł.

Sprawozdanie powyższe przyjęto ze zadowoleniem, z którego wynika, iż Komitet stara się wszelkiemi siłami o dalszy rozwój LOPP. Do sprawozdania sekretarza zabiera głos płk. Abżółtowski i zaznacza, iż Komitet dotąd wydał na niwelację lotniska 15 000 zł a nie 30 000 zł, jak w sprawozdaniu sekretarza podane i prosi pod tym względem o poprawkę, którą przyjęto w następującej treści: „na niwelację lotniska w roku 1927 wydał Komitet 15 000 zł“.

Ze sprawozdania skarbnika wynika, iż ogólny dochód za czas od 1. 1. — 31. 12. 27 włącznie z tygodniem lotniczym wynosił 55 899,86 zł, zaś rozchód 50 615,82 zł, wobec czego pozostaje saldo na dzień 1. 1. 28 r. 5 284,04 zł — saldo z roku 1926 = 13 584,49 zł = 18 868.53 zł.

W sprawozdaniu Komisji Rewizyjnej wynika, iż przeprowadzono cztery rewizje kasy, jak również stwierdzono i uznano 17. 2. 28 r. bilans za rok ubiegły za zgodny. Zarazem prosi Komisja Rewizyjna o poświadczenie, t. j. udzielenie ustępującemu zarządowi absolutorjum, które jednogłośnie potwierdzono.

Ad. 4. W komunikatach zarządu zabiera głos p. dyr. Dziurzyński i oświadcza zebranym, że z powodu nieotwarcia w Poznaniu sekcji treningowej, której utrzymanie połączone jest z wydatkami się nieopłacającemi, stają się posiadane dwa samoloty własności Komitetu zbytecznemi i wskazują na to, iż możnaby takowe oddać do Lwowa, gdzie się wyżej wspomniana sekcja tworzy i oddaje obecnym delegatom sprawę do rozstrzygnięcia, jak sprawę wymienionych samolotów załatwić.

Zabiera głos por. Borecki z propozycją, czy nie dałoby się takowych przebudować na samoloty sanitarne, gdzie w odpowiedzi płk. Abżółtowski oświadcza, iż jest to bezcelowe,

gdyż samolot taki znajduje się na Ławicy i dotąd ani razu nie był do podobnych celów zawezwany, z drugiej strony brak nam pod tym względem odpowiednich lotnisk. Po uzgodnieniu swych zdań stawia płk. Abżółtowski wniosek o przekazanie wyżej wymienionych samolotów do Związku Lotników, aby ci w przyszłości mogli propagandę przeprowadzać na własnych samolotach. Ponieważ wniosek p. płk. A. był dalej idącym, poddano takowy pod głosowanie, gdzie jednogłośnie przeszedł.

Ad. 6. Z dotychczasowego Zarządu ustąpiło trzech członków, a mianowicie pp. Bugzel, Chybiński i Ciesielski. Skład nowego Zarządu jest następujący: pp. dyr. Dziurzyński, w. radca Jagodziński, w. radca Dziedzicki, nacz. Wałecki, por. Jankowski, komendant miasta płk. Krupowicz, urzędn. Magistratu Kudliński, inż. Bohatyrew, st. ref. Kłonicki, zastępcy: pp. komendant P. P. Dr. Hass, Gąsiorowski, z P. K. O., por. Kiciński, nacz. sekr. Grzeborczyk, z urzędu pp. Preibisz - Wlkp. Izba Rolnicza, radca Wybieralski — Ubezpieczalnia Krajowa — i Bartoszewski — Elektrownia Miejska.

Ad. 7. Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali pp. dyr. Stiller, Pawłowski i Lewandowski, jako zastępcy Kęciński i Klocek, którzy powierzone funkcje przyjęli.

Ad. 8. Wybór dwóch stałych delegatów polecono jednogłośnie pozostawić Zarządowi.

Ad. 9. Uchwalenie budżetu na rok 1928 otwiera dłuższą dyskusję.

Jako pierwszy zabiera głos płk. Abżółtowski i stwierdza, iż w przeczytanym budżecie nie jest żadna pozycja przewidziana dla lotnictwa w Ławicy i prosi o zredukowanie niejednych pozycji, a mianowicie wydawnictwo, które możnaby ewentualnie wydawać jako kwartalnik, a temsamem już minimalne kwoty oszczędzić i przyznać na inne cele, dalej imprezy i rozjazdy i w ten sposób przyznać większe kwoty na cele lotnictwa w Ławicy. W odpowiedzi udziela p. dyr. Dziurzyński wytłumaczenia, iż Komitet chętnie by większe kwoty wyasygnował, lecz zainteresowanie społeczeństwa do L. O. P. P. z roku na rok tak zanika, iż jest bardzo trudno wyższe kwoty osięgnąć, któremi Komitet mógłby operować, u temsamem jest zarządowi niemożliwe wciągać w preliminarz budżetowy pozycji, o ile nie będzie na takowe miał pokrycia.

Dalej zabiera głos pan dyrektor Stiller i stawia wniosek, aby z pozycji na cele propagandowe nic nie skreślać, lecz przeciwnie jeszcze dodać, gdyż jest to jedyna podstawa i środek przyciągania członków w szeregi L. O. P. P.; również prosi p. dyr. Stiller o przyznanie kwoty 2000 zł. na modelarstwo.

Zabiera głos pan inż. Bohatyrew, który w krótkim zarysie stwierdza, iż przewidziane kwoty w budżecie na cele propagandowe są tak niskie, że uszczuplenie tychże byłoby nie na miejscu.

Na powyższe przemowy. a w szczególności dotyczące niwelacji lotniska oświadcza p. dyr. Dziurzyński, iż zarząd się do tego przychyla i wyasygnuje na ten cel kwotę 9 000,— zł., gdzie po myśli tegoż budżet jednogłośnie przyjęto.

Ad. 10. Następnie odczytuje pan dyr. Dziurzyński nadesłany wniosek 7 Okręg. Szef. Szpit. Wojsk. o zakupienie ssmolotu sanitarnego. Zabiera w tej kwestji głos por. Borecki i oświadcza, iż zasadniczo nie chodzi o zakupienie, li tylko o przyznanie odpowiedniej kwoty, aby temsamem już dotąd osiągnięty fundusz podwyższyć. Wobec tego pan dyr. Dziurzyński odpowiada, iż przekazuje sprawę zarządowi, który takową rozpatrzy.

Ad. 11. W wolnych głosach wnosi pan Pawłowski, aby w przyszłości preliminarz budżetowy nadesłać przed zgromadzeniem na ręce poszczególnych kół miejscowych.

Ad. 12. Ponieważ nikt głosu nie zabiera, zamyka o godzinie 22 przewodniczący zgromadzenie.

(—) Gąsiorowski
przewodn.

(—) Lewandowski
sekretarz



POLSKA.

Polski lot transatlantycki.

Kapitan Idzikowski i Kubala przebywają obecnie w Paryżu i kończą próby swego Amiota. W końcu kwietnia zamierzaja wystartować do Walencji w Hiszpanji, która ma być miejscem startu do lotu. Płatowiec posiada wspaniały komplet przyrządów nawigacyjnych.

Z działalności Sekcji lotnict. sanitarnego.

Walne Zebranie Sekcji lotnictwa sanitarnego w Krakowie odbyło się w dniu 19-go kwietnia 1928 roku o godzinie 6-tej popołudniu w sali konferencyjnej województwa, pod przewodnictwem p. wojewody Darowskiego przy bardzo licznym udziale członków. Porządek dzienny obrad wypełniły: zagajenie, wybór Prezydjum, odczytanie protokułu z pierwszego zgromadzenia konstytuującego sekcji odbytego w dniu 22 marca 1927, sprawozdanie zarządu, kasowe i komisji rewizyjnej, poczem udzielono ustępującemu zarządowi absolutorjum i dokonano wyboru członków do zarządu na r. 1928.

Walne Zebranie przez aklamację mianowało swym pierwszym członkiem honoroym p. wojewodę Darowskiego, w uznaniu wybitnych zasług położonych w dziedzinie lotnictwa sanitarnego. W programie prac na rok 1928 uchwalono prowadzić dalszą akcję i intenzywną pracę nad rozwojem lotnictwa sanitarnego, celem usprawnienia tegoż przez: wyszukanie terenów do lądowania samolotu sanitarnego, wyszkolenie obsługi sanitarnej do udzielania pomocy samolotom, oraz podniesiono inicjatywę uruchomienia 2-go samolotu sanitarnego, mogącego przewozić dwóch chorych względnie jednego chorego i towarzyszącego mu lekarza lub sanitarjusza.

Jak zgodnie podniesiono chorzy przewiezieni samolotem sanitarnym nie mogli się nachwalić nad łagodnością tegoż transportu, który bezwzględnie góruje nad najwygodniejszym samochodem sanitarnym. To uznanie ze strony chorych cierpiących rokuje najlepsze nadzieje lotnictwu sanitarnemu na przyszłość.

ANGLJA.

Lot Cobham'a.

Dnia 15. kwietnia w locie swym przez Afrykę doleciał Cobham do Takoradi w Nigerji i jest już w drodze powrotnej.

FRANCJA.

Kurjer lotniczy z Ameryki Południowej.

Poraz pierwszy wylądował dnia 30 marca lotniczy kurjer z Ameryki Południowej we Francji. Płatowiec przywiózł 80 morków poczty.

Na zdobycie Atlantyku.

Francuski konstruktor Couzinet, którego płatowiec trójmotorowy podajemy na innem miejscu znajduje się obecnie na lotnisku w Orly, gdzie odbywają się próby. Pilotem ma być Drouhin.

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

CZĘŚĆ DRUGA.

3 ROZDZIAŁ III.

— Żyd ma latarkę, ale tył sani... Jeszcze porucznika ściągną — żyd go bronić nie będzie. Nie, to już wolę razem do ostatniej kropli krwi!...

Nie było zresztą czasu na namysły. Koń wypadł na lepszą ujeżdżoną drogę. Zato wilki skoczyły całą siłą na sanie. Wizgot — wycie... Wiatr zawiał śniegiem, a tu już na saniach Felek się kotłuje z wilkami. Ból uczuł straszny w nodze. Zerwał się, usiłuje nogę wyrwać — napróżno. Drugie wilczysko do gardła, przed oczyma rozwarta paszcza, wywieszony krwawy ozór i dech gorący na twarzy.

Westchnął — wilk całym pyskiem.

To Felek ostatnim wysiłkiem wypruł mu wnętrzności. Ale już — kilkanaście wilczych paszczęk pochwyciło Felka. Sanie uciekły z pod nóg. Wilcze ciała skłębiły nad nimi. To wilki się gryzą o swoją ofiarę.

— Jezus — Marja!... jęknął jeszcze Felek i rewolwer! W kupie wilków — błysk huk!...

To była niespodzianka dla wilczych uszu. Odskoczyły bestje. Pozostał tylko ten, z którego Felek wypruł ducha.

Teraz pochwyciwszy za dwie nogi — rozdarł. — Jedną połać krwawego dymiącego mięsa rzucił w jedną stronę, — drugą — w inną. — Wilki skoczyły za mięsem, gryzą się, kłębią. Chwila — a to starczyło, by ociekający krwią Felek znalazł się na niewysokiem przydrożnem drzewie.

Patrzy w dal drogi — sani już nie widać — może już są daleko — wilki zostały! — Porucznik uratowany!... Ale drzewo niewysokie ofiara tak blisko, że tylko, tylko — i ot zachrzęści w zębach. To wszystko podnieca niebywale wilcze apetyty. Felek spojrzał dokoła.

— Całe stado, to może i za saniami nie poleciały. Trzeba je tu koniecznie zatrzymać, bo jak zmiarkują, że napróżno skaczą na

Do lotu transatlantyckiego przygotowuje się kapitan angielski Mac Intosh z Courtney'em.

Pilot francuski Destroyat na płatowcu Avimeta po odbyciu prób zamierza latem przelecić do Stanów Zjednoczonych.

ROSJA.

Sowiecko-Afgański układ lotniczy.

W chwili gdy zjeżdża do Polski król Afganów Aman-Ullah, warto przypomnieć, że 12. kwietnia „The Times" doniósł o zawarciu układu Sowiecko-Afgańskiego, na mocy którego przedstawiciel lotnictwa sowieckiego będzie stale urzędował przy poselstwie rosyjskiem w Kabulu, a afgański przedstawiciel przy konsulacie Afganistanu w Taszkencie. Prócz tego rząd afgański buduje cały szereg lotnisk pomiędzy Haibak i Khanjan oraz pomiędzy Khanjan i Charikar i to do 1. sierpnia przyszłego roku.

ST. ZJEDNOCZONE.

Lindberg w Japonji?

Drogą na Paryż otrzymaliśmy wiadomość, jakoby z pośród masy projektów miał Lindberg udać się do Japonji. Wiadomość ta wydaje się jednak bardzo niepewna.

NIEMCY.

Niemiecki budżet lotniczy,

lotnictwa cywilnego przewiduje na rok bieżący 52 540 000 mk.

WŁOCHY.

Lot generała Nobile.

Sterowiec Italja, na którym zamierza generał Nobile przelecieć nad Biegunem Północnym znajduje się obecnie w Słupcy na Pomorzu Niemieckiem. Generał Nobile udał się do Berlina. W dalszym ciągu w początku przyszłego miesiąca zamierza on dolecieć do Kingsbay, po krótkim przystanku w Vadso (Norwegja). Właściwa ekspedycja polarna będzie się składała z szeregu lotów o zasięgu 2000 do 4000 klm. z Kingsbay. Załoga Italji składa się z 16-tu osób włochów, którzy brali udział w ekspedycji Amudsena, meteorologa szwedzkiego M. Finis Malon Green oraz czechosłowaka radjologa p. Franciszka Behounek.



---

drzewo, gotowe sanie dopędzić. Więc wymyślił sposób na zatrzymanie głodnych wilków.

Nie machał nożem napróżno, zrzadka się tylko schylił zaczepiony nogami za pień drzewa, — ale wtedy już na pewniaka zawadził jakąś wilczą gardziel, a potem ciągnie ku górze szamocące się cielsko. Tam zeń ducha wypuszcza, a potem ćwiartuje i wilczury karmi. Ociekające krwią mięso, to zbyt wielka ponęta, — wilki nie zważają, że to przecież ich mięso. Brat zjada brata, — ojciec syna, — głodne wilki!...

Tylko Felkowi z kroplistym potem łza spłynęła.

— Co tam teraz z porucznikiem! Strzeż go Panno Naświętsza!...

I ofiarował się za życie porucznika na pielgrzymkę do Częstochowy.

Godziny mijają, a Felek ćwiartuje wilki i litanją do Najświętszej Matki odmawia. Już go siły opuszczają, już wargi śmiertelnie pobladły, a ciągle jeszcze niemi porusza.

— O ratuj go, ochroń go, Najświętsza Panno, Królowo Polska, ochroń polskiego pilota!...

— Już mu się wszystko w oczach troi!...

I widzi Felek jak na obrazku. Matka Boska Gromniczna śród wilków...

Idzie po przez śnieg z gwiazdą poranną.

Pracuje Felek, wilki mięsem wilczem karmi, byle tylko za saniami nie pobiegły — za porucznikem.

Ale już sił brak. Jeszcze raz machnął nożem, — chybił i nóż wbił w drzewo. Wyciągnąć go nie może, niema siły.

Krew ścieka po ręku, w oczach ciemno.

Wilki wyją — jak djabły!...

— Najświętsza Matko!... jęknął Felek i kurczowo pochwycił drzewo, przycisnął się doń — wczepił. — Najświętsza Panienko ratuj porucznika!

Mgła cienka i gęsta zapadła. Dokoła... zakryła świat... Ucichło wycie wilków — ucichło wszystko.....

(Ciąg dalszy nastąpi).

Śmiertelny wypadek por. R. A. F. Kinkead'a.



W Calshot przy próbie pobicia światowego rekordu szybkości zginął por. Kinkead, straciwszy na ułamek sekundy panowanie nad płatowcem, którego chyżość przekraczała znacznie 500 km./godz.



Start płatowca na którym zabił się por. Kinkead przy próbie pobicia rekordu szybkości.

Stanisław Michał Grabowski.

Kobieta, która nie istniała.

(Z cyklu: „Na odskoczni XX wieku)".

II.

Podporucznik Aleksy Aliaszwili przysunął się bliżej do lampy z zielonym abażurem i rozpostarł przed sobę wielką biała płachtę wczorajszego wydania wieczornego jednej z gazet paryskich. Pogrążył się w lekturze uroczystości, których ośrodkiem była postać jego brata, uroczystości — w których on, niestety, nie brał udziału. Z pociągłej, nerwowej twarzy bruneta przebijało głębokie wzruszenie. Przeżywał jedną z tych najwznioślejszych i najrzadszych chwil życia, które na zawsze pozostają w pamięci.

„Aliaszwili — Koradze" — oto wielki nagłówek na pierwszej stronicy.

Dwa portrety dwóch francuskich oficerów. Na jednym z portretów brunet z przystrzyżonemi wąsami, wysokie czoło — orli nos; to Sergjusz, brat Aleksego, kapitan-pilot. Ostry — surowy wyraz twarzy, oczy zmrużone przenikliwe.

Obok — fotografja młodego porucznika, również bruneta, ale skończenie pięknego; oczy duże, roześmiane; to książe Koradze, obserwator, towarzysz lotu Aliaszwiliego.

Po długich zabiegach u władz przełożonych, dwaj Gruzini, — Aliaszwili, stacjonowany w Marsylji — i Koradze z oddziałów tuluzkich, otrzymali zezwolenie na wykonanie lotu bez lądowania z Paryża do Teheranu. Szlak powietrznego rajdu przechodził nad Kaukazem — nad Gruzją. Dla Francji było to tylko chłodne wyrachowanie — egzamin sprawności płatowca i silnika, — dla lotników jednak rajd był czemś więcej. Dla lotników, patrjotów gruzińskich, rajd był głośną, jaskrawą manifestacją wartości bojowej i odwagi gruzińskiego żołnierza. Dla nich i dla tysięcznych rzesz emigracji kaukaskiej ten rajd miał olbrzymie znaczenie propagandowe, był zarazem podnietą i pociechą dla tych uciemiężonych przez Sowiety Gruzinów, nad których głowami — wysoko — pośród skał — przemknął samolot o kręgach trójbarwnych republiki francuskiej.

Wczoraj, pierwszego września, witał Paryż powracających bohaterów. Lotników zarzucono kwiatami. Składano im gratulacje w imieniu władz państwowych — w imieniu prezydenta republiki.

Wyniesiono ich na rękach z płatowca. Cała elita paryska przybyła na uroczysty bankiet w Aero-Klubie.

— Rekord! Światowy rekord — pobity! Omal że życiem swem nie przypłacili szaleńczego wyczynu. Francuzi tej brawury ich nie byli w stanie pojąć: jak mogli aż tak ryzykować?! Sądzili, że to tylko służbistość. Na bankiecie mówiło się dużo pięknych słów o Gruzji, o nieszczęśliwym narodzie...

Na tym samym bankiecie delegat Ministerstwa doręczył pilotowi aparatu „Kazbek", kapitanowi Aliaszwili, nagrodę rządu: trzysta tysięcy franków. Mówiono, że pilot zasłużył sobie na to.

A jego brat, noszący to samo, przez kapitana wsławione, nazwisko, dążył w tym czasie pociągiem z Marsylji do Paryża. Serce w nim biło wówczas, jak młotem — nie wiedział jeszcze o wynikach lotu. Podniecało go to do najwyższego stopnia. Ale nietylko to —

Tętniła mu w skroniach krew na myśl o decydującej rozmowie z bratem. Postanowił ją odbyć właśnie teraz, w chwili, gdy Sergjusz zdobędzie sławę i fortunę, dłużej już zwlekać nie mógł.

W deszczowej ciszy pokoju, spowitego niebieskim tnmanem mroku, Aleksy machinalnie błądził oczyma po gazecie. Myśl jego odbiegała już od treści dziennika.

Po gwałtownej, wielkiej emocji patrjotycznej opanował wszystkie jego uczucia i myśli drugi potężny — jak wiara w Gruzję silny — żywioł, — miłość do Marji, bratowej.

III.

Kontrasty: silny, porywczy Gruzin — Sergjusz Aliaszwili, — i Marja, drobna, jak len płowa, Francuzka. Nie była nawet ładna, nie — bynajmniej. Młoda tylko, bardzo jeszcze młoda. Właściwie — dziewczyna z marsylskiego bruku.

Była kwiaciarką z dzielnicy portowej. Od wczesnego dzieciństwa obyta z brutalnością marynarzy, z pogardą przechodniów. Jej światem były brudne, portowe zaułki z ich ciemnemi szynkami, znanemi dobrze miejscowej policji. Widziała już w swem życiu wszystko, co jest treścią życia ulicy. Stąd ta jej wielka pewność siebie, stąd śmiałość w obcowaniu z ludźmi.

Każdy jej ruch był pełen wyrafinowania, tej dziwnej natarczywej kokieterji, cechującej kwiaciarkę uliczną.

Dlaczego Sergjusz Aliaszwili poszedł z nią aż do ołtarza — tego zapewne nigdy nie mogła zrozumieć, nie miała dlań za to wdzięczności ani przywiązania. Dziwiła się tylko mężowi.

Wogóle nie umiała się do ludzi przywiązywać. Miała usposobienie oswojonego za młodu dzikiego kota — przywiązywała się do wygód, które jej stanowisko męża dało.

(Ciąg dalszy nastąpi).

Sprawozdanie

z serji konferencji podkomisji eksploatacyjno materjałowej, medycznej i radio-elektrycznej CINA-y (Międzynarodowej Komisji lotniczej) mających miejsce w Paryżu w dniach 8, 9, 10 i 11 lutego 1928 roku.

Ogólny charakter posiedzeń. W przeciwstawieniu do poprzedniej serji posiedzeń, która była dość apatyczna, obecne posiedzenia odznaczały się ożywieniem i były bardzo treściwe i bogate w materjał.

Ogólna tendencja przepisów. W przedstawionych raportach i referatach w niezwykle dużej ilości (23), panuje ogólna tendencja zaprowadzania ułatwień w przepisach, które stają się coraz bardziej względne, a jednoczśnie życiowe i łatwiejsze do stosowania w praktyce (w tym kierunku np. idą zmiany w przepisach dotyczących świadectw lotników i nawigatorów, konieczności posiadania radjoaparatów na samolotach, oświetlenia samolotów, prób silników, prób samolotów seryjnych w locie itp).

Dostosowywanie się CINA-y do warunków życiowych. Charakterystyką życiowości przepisów CINA-y a zarazem i samej instytucji jest fakt dostosowywania się do warunków aktualnych. Wiele z przedłożonych referatów dotyczyło nietylko dopełnień i uzupełnień wydanych przepisów ale również nawet bardzo zasadniczych zmian w przepisach istniejących i oficjalnie zaakceptowanych przez komisję. Zmiany te zostały wywołane rozwojem komunikacji powietrznej, nabyciem nowych doświadczeń i w związku z tem zmianą pewnych nawet dość zasadniczych poglądów (np. zupełnie nowy podział samolotów na kategorje).

Zmiany „Conditions minina“. Najbardziej ulegają zmianie przepisy dotyczące wydawania świadectw sprawności technicznej, czyli tak zwane „Conditions Minima“.

Referaty Coodman'a, Crouch'a inż. Sabatier i komitetu materjałowego. Z jednej strony są one ciągle uzupełniane, z drugiej zaś przekształ one. Trzy przedstawione referaty (annexe I, K i N) dotyczą przepisów prób samolotów seryjnych w locie, wyposażenia samolotów w przyrządy przeciwpożarowe i zabezpieczenia od pożaru.

Nota delegacji brytyjskiej. Nota delegacji brytyjskiej dotycząca referatu generalnego Inspektora, inż. Sabatier (annexe AV) dotyczy zmian w przepisach „Conditions Minima“, mianowicie całej części tych warunków, zawierającej próby silników. Wszystkie dotychczasowe przepisy prób zostały tu poddane ostrej krytyce i zakwalifikowane jako nienadające się do praktycznego stosowania. Proponowane zmiany posiadają charakter bardzo zasadniczy; mianowicie dotykają nawet między innemi samej definicji „mocy międzynarodowej“ i „ilości obrotów międzynarodowej“ na której opierały się dotychczasowe przepisy, Zmiana idzie w tym sensie, że zamiast dotychczasowego określenia tych pojęć jako maximalnych wartości otrzymanych z 2 godzinnych prób, proponuje się określenie ich jako wartości największych, ale pozwalających na długie funkcjonowanie (pendant des longues periodes de fonctionnement). Nowa ta zdefinjowana moc międzynarodowa nie może być mniejsza od $97\frac{1}{2}\%$ mocy maksymalnej otrzymanej przy jednogodzinnej próbie przy międzynarod. ilości obr. (wyznaczonej przez konstruktora dla długiego funkcjonowania).

Referat d-ra Molfese. Na skutek rezolucji 362 (BO 12 str. 27) i decyzji 13-tej komisji CINA-y (w Rzymie), doktór Molfere przedstawił projekt zmiany podziału samolotów na kategorje. Projekt ten, doskonale uzasadniony względami prawnemi (odpowiedzialność przewozu) i technicznemi, dotyka podstaw kilku wydanych w zakończonej zupełnie postaci regulaminów, a mianowicie wydawania świadectw i dyplomów pilotom i nawigatorom: wydawania świadectw medycznych i wydawania warunków świadectw sprawności technicznej. Dotychczasowe rogulaminy przewidywały podział samolotów na następujące kategorje:

1. **Normalne**
   - a) transportu osobowego
   - b) „ poczty
   - c) „ towarowego
   - d) turystyczne
   - e) do prac lotnicyych
2. **Specjalne**
   - f) wyścigowe i rekordowe
   - g) próbne i do badań
3. **Akrobatyczne**
   - a) b) c) d) e) f) g) — jak wyżej.

Opierając się na pojęciu odpowiedzialności, Dr. Molfese uważa, że należy wprowadzić w niej pewne stopniowanie, a mianowicie:

1. odpowiedzialność dokonywającego przewozu osób dla celów zarobkowych.
2. odpowiedzialność dokonywającego przewozu osób bezinteresownie lub ze względów przyjacielskich (titre gratuit ou amical).
3. odpowiedzialność dokonywającego przewozu rzeczy, czy to z tytułu zarobkowania, czy z dobrej woli.

Stąd wniosek, ażeby odnośne regulaminy zmienić w przedmiocie podziału statków powietrznych na kategorje jak następuje:

1. **Normalne**

a) transportu publicznego (służące do przewozu osób za wynagrodzeniem lub kontraktowem zobowiązaniem).

b) transportu wolnego (libre) (służące do przewozu osób bezpłatnego lub z dobrej woli) (au titre gratuit ou amical).

c) prac lotniczych (służące do przewozu rzeczy, bądź to za opłatą, bądź, bezpłatnie, oraz służące do wszelkiego celu przemysłowego poza przewozem osób lub rzeczy) (obecne pojęcie „prac lotniczych").

2. **Specjalne**

d) wyścigowe i rekordowe

e) próbne i do studjów

3. **Akrobatyczne**

zawiera wszystkie 5 poprzednich podkategorji.

Nowo wniesiony podział pociągnie zatem za sobą zasadnicze zmiany w przepisach wydawania świadectw zdolności, sprawności i medycznych.

Referat Sir W. Sefton Branckera, brytyjskiego Wicemarszałka powietrza. Następny referat angielskiego wicemarszałka powietrza Sir W. Sefton Branckera dotyczy zmiany wszystkich przepisów wydanych i uchwalonych w kwestji wydawania świadectw nawigatorów. Projektodawca idzie w kierunku znacznych ułatwień w tym względzie, zmienia istniejące uzależnienie posiadanych dyplomów od ilości osób, wielkości samolotu itp. na uzależnienie konieczności posiadania takiego lub innego dyplomu od rodzaju dokonywanej podróży.

Podróże dzielą się na:

1. loty narodowe (lądowe krajowe)
2. loty międzynarodowe (międzylądowe)
3. loty transoceaniczne.

Pierwsze nie wymagają zupełnie nawigatora, drugie wymagają nawigatora II klasy, którym może być pilot; trzecie dopiero wymagają nawigatora I klasy poza pilotem. Dotychczas nawigator I klasy był przewidziany przy lotach narodowych i międzynarodowych w wypadku dalszych odległości i w zależności od ilości przewożonych osób.

Inne referaty. Śród pozostałych referatów, należy wspomnieć pracę nad unifikacją materjałów lotniczych, która ze względu na trudności skoordynowania podziału stali przyjętego w Anglji, Francji, Belgji i Italji została zaniechana w stosunku do metalów ciężkich i opracowuje się obecnie w dziedzinie metali lekkich. jak glinu, duralu i innych. Pozatem, były również poruszone sprawy oznaczenia lotnisk, na których lądowanie jest wzbronione, przepisów dotyczących świateł sygnałowych na samolotach, użycia litery T na lotniskach, oznaczania samolotów o ruchomych skrzydłach i t, d.

Komisja mieszana eksploatacyjno-materjałowa z elektryczną. Na komisji mieszanej eksploatacyjno-materjałowej i elektrycznej omawiano kwestję aparatu automatycznego do nadawania sygnału alarmowego „Sos" w związku z przyjęciem przez Konferencję Waszyngtońską sygnału „Mayday".

Samoloty Ligi Narodów. Poruszono również sprawę znakowania i wywoływania samolotów należących do Ligi Narodów. Zaproponowano oznaczać je znakiem, składającym się z liter z których 3 pierwsze będą: „ZZZ". Dwie ostatnie — dowolne. W ten sposób otrzymuje się około 600 kombinacji. Wreszcie omawiano sprawę nowego projektu używania aparatów radjo na samolotach.

Podkomisja mieszana materjałowo-eksploatacyjna z medyczną. Na podkomisji mieszanej materjałowo - eksploatacyjnej i medycznej został przyjęty wniosek pana doktora Gassaux w kwestji modyfikacji przepisu badania i warunków wzrokowych dla kandydatów na pilotów.

Na tem posiedzenie zakończono.

Opracował

K. Filipowski

Inż. Budowy Maszyn i Aeronautyki

E. A. w Paryżu.

OBMYŚLANA KRAKSA.

Na wysokości 1600 metrów silnik samolotu odmówił posłuszeństwa. Pilot, porucznik Thoret — znany ze swych powietrznych eksperymentów w lotach ślizgowych, który ostatnio drogą powietrzną dowoził żywność do obserwatorjum na Mont-Blanc, — próbuje lądować; przeciwstawiają się temu tysiączne przeszkody: okolica, las, przewody elektryczne. Wówczas lotnik ze znajomością przestworzy, równającą się jego zimnej krwi, powoduje z własnej woli wypadek — „kraksę przewidzianą", który za cenę pewnych strat materjalnych uratuje dwa życia ludzkie oraz uchroni od zniszczenia silnik i śmigę... Szczegóły tego interesującego lotu opisuje w „Je Sais Tout" pani Titaijna, znana dziennikarka francuska, która jako pasażer towarzyszyła porucznikowi Thoretowi.

* * *

Na skutek defektu w silniku, samolot musiał lądować w szczerem polu w okolicach Tuluzy. Pasażerowie wyszli cało...

Ileż to razy podobna notaka, zamieszczona w prasie codziennej, wpada przelotnie w oczy przeciętnemu czytelnikowi! Ten zaś, składając swą gazetę, wzdycha: „W tych dziennikach niema nic do czytania!“ i zwraca swą myśl w innym kierunku... Otóż chciałabym, żeby od tej chwili, po przeczytaniu podobnej wzmianki, czytelnik pomyślał sobie: „Przecież właściwie, w obecnej dobie jazda samolotem nie jest niebezpieczna. O ile zachodzą jakieś nieuniknione uszkodzenia, są one przynajmniej przewidziane, złagodzone, zatamowane. Podróż rozumie się zostaje przerwana, lecz pasażerówie wychodzą cało z opresji.

Należy starać się wszystkiemi sposobami wpoić w publiczność przekonanie, iż w obecnych warunkach lotnictwo zapewnia bezpieczeństwo niemal absolutne. Prawie wszystkie wypadki, jakie mają miejsce, zdarzają się, czy to na aparatach nowych, niedostatecznie wypróbowanych, czy też podczas ćwiczeń lotniczych. Stopa procentowa wypadków na aparatach wypróbowanych, z doświadczonymi pilotami i na znanym szlaku powietrznym jest minimalna.

Pozostawmy więc niebezpieczeństwo poszukiwania nowych dróg zapaleńcom, zamiłowanym w swym zawodzie i zysku, ku chwale postępu. My zaś, amatorzy — profani, nie lękajmy się niczego, wkraczając na udeptane ścieżki; korzystajmy, bez ubocznych myśli i obaw, z dokonanych z narażeniem życia wysiłków jednostek dla ogółu. Pamiętajmy, że dzisiaj, *uszkodzenie połączone z niebezpieczeństwem* jest niemal, że wykluczone w lotnictwie *handlowem*.

Co do mnie, to mam poza sobą sześćset godzin lotów i ani jednego zadraśnięcia!... 26 października 1924 roku wylądowaliśmy na morzu Czarnem, przy brzegach wschodniej Tracji, gdyż pilot obawiał się pożaru... Innym razem złamały się dwa koła w Budapeszcie. Uprzednio zaś wylądowałam w Karpatach w obozowisku cyganów. Wreszcie, pewnego dnia, gdy sama pilotowałam, musnęłam w przelocie hangar w Villacoublay. Ale co to wszystko znaczy wobec moich wszystkich rajdów powietrznych: Paryż-Angora; Paryż-Warszawa-Gdańsk; Paryż-Marsylja-Casablanca; Antibes-Tunis etc. Wsiąść do samolotu jak inni do tramwaju, jechać na obiad do Wiednia, jak inni do Fontainebleau, to jest życie — i mogą powiedzieć, moje życie — przeobrażone dzięki niezawodnemu i praktycznemu samolotowi.

Bezwątpienia, że zdarzają się „kraksy“, lecz można je opanować o ile mogę je tak nazwać, są to kraksy „obmyślane“.

Ponieważ zaś, przed niedawnym czasem, miałam sposobność przeżyć taką kraksę spróbuję opisać poszczególne jej fazy i wykazać, na czem polegał pełen przytomności umysłu manewr pilota.

Pewnego ranka, około ósmej godziny, zjawił się u mnie lotnik Thoret. Znałam go jedynie z nazwiska. W krótkich słowach wyjaśnił, o co mu chodzi.

— Za trzy dni, — rzekł, — jadę do Chamonix na Farmanie, zaopatrzonym w silnik Salmsona. Mam zamiar zatrzymać się w Genewie gdzie lekka warstwa śniegu pozwoli mi wylądować na kołach... a wystartować *na nartach*... gdyż celem moim jest wypróbowanie w Chamonix i na zboczach Mont-Blanc'u lądowania na nartach! Samolot na nartach jest już w użyciu w Finladji oraz w okolicach podbiegunowych. Bezpieczeństwo lądowania przy użyciu nart jest w tych krajach dlatego większe, ponieważ na olbrzymich obszarach pokrytych śniegiem i lodem nie ma wzniesień ani przeszkód. Jeżeli mi się uda wprowadzić samolot na nartach w Alpach, trudności przy lądowaniu będą bezsprzecznie większe: lądowanie na Mont-Blanc lub w pobliżu jednego z obserwatorjów nie było dotychczas zrealizowane i przedstawia znacznie większe ryzyko, niż dostarczanie żywności przy pomocy spadochronu... Słowem, ciągnął Thoret, w mojem przedsięwzięciu jest usiłowanie rozwiązania nowego problemu, może to jest ryzykowne, ale pani lubi sport powietrzny, pani jest dziennikarką i może się przysłużyć naszej sprawie. Jeżeli pani ma ochotę, chętnie panią zabiorę.

— Doskonale. Kiedy wylatujemy?

— W wtorek o godz. ósmej z Bourget.

... Zima. Mroźny poranek. Samolot stoi nieruchomo na zamarzniętej ziemi, robiąc wrażenie, że również odczuwa przejmujący chłód atmosfery.

Ubieramy się w kompletny strój, przewidziany przy zimowych lotach na dużej wysokości. Na ciepły sweater, wełniane spodnie i buty, naciągamy jeszcze ubranie z grubej wełny, poczem skórzane kurtki i spodnie, ściągnięte w kostce, szale, czapki futrzane, daszki z miki i okulary.

Start.

Już śmiga obraca się z piekielnym hałasem; ubrania na mechanikach oblepiają się od pędu powietrza; silnik wypluwa swój olej rycynowy; skrzydła drgają, jak boki konia za dotknięciem ostrogi.

Kilka rozkazów... parę zdjęć fotograficznych... wzniesione ręce przesyłają pozdrowienia, toczymy się i odrywamy się od ziemi.

Hałas usypia moją myśl leniwą, od zimna drętwieją stężałe członki, skóra na twarzy ściąga się od wiatru. Odpięłam pas od spadochronu, który mi zbytnio ciężył na plecach; z umysłem „otumanionym“ przez niewygodę

fizyczną zapadam w nicość, dając się unosić w nieruchomym pędzie...

Dotknięcie w plecy wyrywa mnie z odrętwienia. Odwracam się z trudnością, ażeby jak okiem sięgnąć, ujrzeć wskazywane mi przez Thoreta zwarte morze białych i szarych chmur, jak z waty, które tworzą barjerę między nami a ziemią. Pod tą grubą kurtyną znajduje się niewidoczne Dijon.

Jest rzeczą niemożliwą lądować w tem mieście, ażeby według przewidzianego programu napełnić zbiornik benzyną. Wracać do Paryża, za daleko... Zaczynamy więc powoli się opuszczać w poszukiwaniu odpowiedniego terenu. Na parę metrów nad ziemią samolot zdaje się go wyczuwać, jak inteligentne stworzenie. Niedaleko od nas, w dolinie, przejeżdża pociąg, a pasażerowie, przyklejeni do okien, przyglądają się ze zdumieniem oswojonej machinie.

Po obu stronach toru kolejowego, matowe odblaski, widoczne na łąkach, przestrzegają przed zdradliwością bagnistych terenów. Wznosimy się więc ku płaskowzgórzu, okrążamy je, wykręcamy się czołem do wiatru i siadamy bez najlżejszego wstrząsu w polu, w pobliżu tunelu Blaisy-Bas. Pozostaje nam oczekiwanie na przetarcie się chmur lub w przeciwnym razie wyszukanie schronienia na noc. Schodzimy więc w dół po kamienistych ścieżkach tej nieprzyjaznej okolicy, zamkniętej w sobie, gdzie nawet sama natura pełna nieufności, nie zna radości życia ani czułości wyrozumiałych promieni słońca.

Dijon: 5 minut.

Cały dzień nam schodzi na telefonowaniu do biura meteorologicznego w Dijon, na poszukiwaniu noclego oraz układaniu marszruty na dzień następny; wieczorem kładziemy się spać, zmęczeni, u mieszkańców wioski. Mnie się dostało łóżko w oberży, Thoret zaś wynalazł sobie pokój u jakieś babiny w okolicy.

O świcie, wyruszamy piechotą wzdłuż zamarzłych pochyłości w stronę płaskowzgórza, gdzie czeka na nas jak poczciwe zwierzę — samolot.

Gliceryna, którą Thoret przezornie wlał do chłodnicy, nie dopuściła do zamarznięcia wody... Wynajęty, na wagę złota, koń zaprzągnięty do maszyny, przeciąga samolot na drugi kraniec płaskowzgórza, podczas gdy my oboje, uczepieni u skrzydeł, ciągniemy, popychamy i kierujemy. Wreszcie koła spoczęły w bruzdach pola, znajdujemy się pod wiatrem, gotowi do startu. Nieśmiały, młody parobek z trudem zakręca śmigę, wreszcie po kilku nieudałych próbach i wahaniach, nagle ruszamy...

Thoret daje pełen gaz. Samolot toczy się podskakując na nierównym terenie i odrywa się od ziemi w chwili, gdy zbliżaliśmy się do krzaków rosnących nad brzegiem urwiska.

W pięć minut później byliśmy w Dijon. Zajechaliśmy przed hangar, nabraliśmy benzyny, Thoret dolał wody do chłodnicy i wyruszyliśmy w dalszą drogę, gdy tymczasem kapitan Chavaune de Dalmassy wykrzykiwał w naszą stronę:

— Do widzenia! do widzenia! czy zamierzacie państwo nocować w Genewie?

— Inch Allah! (Jak Bóg pozwoli!).

Wkrótce po opuszczeniu lotniska w Dijon z radiatora zaczęła pryskać woda z domieszką gliceryny; zwiewana przez wiatr prosto na nas, skrapiając nasze ubranie, piekąc w twarze i szczypiąc w oczy... Zwracam się pytająco w stronę pilota. Daje mi znak, że jedziemy dalej... I rzeczywiście chwilkę później pryskanie ustało, a ja mogłam z całą swobodą wychylać się na prawo i lewo ażeby rozkoszować się widokiem lilipucich gór Jury.

Trafny i przewidujący manewr.

Nagle z radiatora poczyna buchać para z wodą, oślepiając nas i tamując oddech. Thoret zdjął swoje zamglone okulary: mięśnie twarzy skurczone, oczy pełne łez, pilotuje w dalszym ciągu, zdaje sobie sprawę, że silnik jest rozgrzany, zatrzymuje go i oto jesteśmy na wysokości 1600 m., pozbawieni silnika. Uczucie wspaniałe: przeraźliwy hałas, nieznośny dla naszych cywilizowanych uszu, ustał zupełnie! samolot płynie cichutko, ślizgając się lekko w powietrzu, podtrzymującem jego rozpięte skrzydła. Powoli zniżamy się ku ziemi. Pod nami widać łąki lekko falujące, które się może okażą dla nas doskonałym terenem do lądowania. Dookoła, wznoszą się góry, coraz groźniejsze w miarę, jak się do nich przybliżamy.

Jesteśmy teraz niedaleko od ziemi, która się do nas zbliża w szybkiem tempie. Podziwiam niezwykłą umiejętność Thoreta, który jest specjalistą w lotach ślizgowych, a chociaż w danej chwili nie jest mu to bezpośrednio pomocne, daje mu jednakowoż zadziwiające opanowanie w prowadzeniu aparatu, pozbawionego siły zapędowej.

Wioska... Ludność podniecona wyległa na uliczki i przygląda się olbrzymiemu cicho płynącemu ptakowi, jakby już umarłemu. Nie mogę się powstrzymać od śmiechu na widok ich przerażonych twarzy... Omijamy dachy domostw, wieżę kościółka oraz drzewa przydrożne. Łąki, dość przychylnie wyglądające z wysoka, widziane z bliska są stromemi pochyłościami, poprzecinanemi co 20 metrów ogrodzeniami z drutu kolczastego. Znajdujemy się już tylko o parę metrów nad niegościnną ziemią, do której ciąży nieodzownie wszystko, co zostało stworzone. Potrafimy jednak wykorzystać nawet ową nieprzychylność.

Wiatr zwiewa nas obecnie ku linji przewodów elektrycznych o wysokiem napięciu.

Lecimy równolegle do drutów w odległości 3-ch metrów...

Pod nami biegnie droga, wzdłuż której płynie strumyk i rosną wierzby, co wytwarza nastrój melancholji. No, niechaj będzie! zdecydował się błyskawicznie Thoret: wierzby będą końcowym etapem naszego lotu.

Z szybkością 80 klm., na godzinę przelatujemy na drogą, gdzie o mało co nie obrywamy głowy jakiemuś przechodniowi, zielonemu ze strachu, który nas uprzednio nie zauważył.

I oto precyzuje się nadzwyczajny manewr Thoreta: *kieruje między dwie wierzby i zatrzymujemy się gwałtownie.*

O dwa przydrożne drzewa złamały się się skrzydła samolotu, co było najtęższym hamulcem. Samolot, osłabiony w pędzie, uderzył w ziemię tyłem kadłuba, który pękł na dwoje, pozostawiając nietknięte: motor i śmigę, zwrócone ku niebu, które jeszcze ujrzą...

Gwałtowne wylądowanie.

W chwili, gdy rozległ się trzask łamanych skrzydeł, jednocześnie odezwały się dwa spokojne głosy, Thoreta i mój:

— Nic się pani nie stało?

— Nic się panu nie stało?

Nic nam się nie stało, serce nawet silniej nie zabiło, nie odczułam nawet potrzeby zamknięcia oczu.

— Jestem przygnieciona w aparacie zakomunikowałam Thoretowi.

Przy pomocy przechodnia, któremu o mało co nie ścięliśmy głowy, Thoret szybko wydostał mnie z pod strzaskanych odłamków drzewa, pogiętego żelaza i oplątujących mnie drutów.

Ledwie wyskoczyłam z aparatu, zwrócił się do mnie:

— Proszę się zająć samolotem; ja idę w tej chwili zatelegrafować o tem, co zaszło, Farmanowi i Salmsonowi, poczem oddalił się szybko wielkimi krokami w kierunku wsi.

Wspomagana przez chłopców, którzy nadbiegli na miejsce wypadku, wyciągnęłam z pod szczątków aparatu, to co pozostało z bagaży, stwierdziłam uszkodzenia, wzięłam walizkę i z kolei udałam się na pocztę. Znalazłam tam Thoreta:

— Wszystko jest w porządku, oświadczyłam, bagaże, spadochrony i papiery są na wózku, który czeka przed pocztą...

I pytał mnie poprostu:

— Czy sprawdziła pani, czy benzyna wycieka?

W godzinę później, siedząc w kawiarni niedaleko dworca w Lens-le-Saunier, zajęta byłam pisaniem listu w oczekiwaniu na pociąg.

— A propos, zwróciłam się do Thoreta, czy ta katastrofa...

— Katastrofa? Podskoczył. To pani nazywa katastrofą? Co pani sobie wyobraża? Drobny incydent, proszę pani.

— No niech będzie. Więc ów defekt w silniku...

— Ależ nigdy w życiu! „Zagrzanie silnika“, a to jest mała różnica:

Nazajutrz byliśmy w Chamonix... Chociaż projekt wypróbowania „samolotu na nartach“ spełzł na niczem, przynajmniej Thoret i ja nażywaliśmy się w całej pełni tego rozkosznego zimowego sportu.

Zostaliśmy uratowani, dzięki zimnej krwi, umiejętności oraz inicjatywie naszego pilota.

Lekcja ta jednak zawiera pewien morał: dowodzi, iż prawie zawsze można uniknąć katastrofy, a lotnictwo — chluba i duma naszej ery — nie jest nieodzownie zdane na łaskę przypadku i żywiołów. *(J.)*

Konkurs modeli latających

o nagrody wartościowe w Kwocie 1 200.— zł.
urządza w dniu 1-go lipca 1928 roku w Poznaniu
Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej połączone Komitety: Wojew. i Miasta Poznania.
(W razie niepogody konkurs odbędzie się w następną niedzielę dnia 8 lipca br.)

Regulamin konkursu.

1. Konkurs obejmuje całe Województwo Poznańskie.

2. W konkursie udział brać mogą wszyscy modelarze, jednak prawo otrzymania nagród przysługuje jedynie uczniom i uczennicom wszelkich publicznych zakładów naukowych włącznie szkół zawodowych i dokształcających.

3. Chcąc udostępnić uczestniczenie w konkursie modelarzom mieszkającym poza Poznaniem, odbędą się na prowincji konkursy eliminacyjne, na podstawie poniższego regulaminu między 3. a 17. czerwca br.

Organizować konkurscy eliminacyjne mogą:

1) Dyrekcje szkół,
2) Komitety L. O. P. P.,
3) Koła modelarskie.

4. Wyniki konkursów eliminacyjnych decydują o dopuszczeniu modelu do finału w Poznaniu. Rezultaty tych konkursów należy nadesłać do Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w terminie do dnia 21. czerwca br. Koszty podróży zamiejscowych, biorących udział w finale ponosi Komitet Wojewódzki.

(Bilet III. kl. tam i z powrotem oraz 5,— zł. jednorazowe djety).

Zgłoszenia.

Poszczególne osoby chcące uczestniczyć w konkursie winny nadesłać zgłoszenia do dnia 26. maja br. w którym należy podać:

a) imię i nazwisko,
b) dokładny adres,
c) szkołę i klasę ewtl. zawód,
d) ilość modeli, ich rodzaj i klasę.

Pożądane jest dołączenie do zgłoszenia planów i fotografji modeli.

Zgłoszenia należy skierować:

1. Dla zamieszkałych na prowincji Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Poznaniu, Wały Zygmunta Starego (D. K. P.) pokój nr. 38.
2. Dla zamieszkałych w Poznaniu Komitet Miasta Poznania, w Poznaniu, Grobla nr. 15.

Dla członków L. O. P. P. jest udział w konkursie bezpłatny, niecz łonkowie opłacają po 1,— zł. od zgłoszonego modelu, jak również niekorzystają z ulgi przewidzianej w punkcie 4. niniejszego regulaminu.

3. Dopuszczalnem jest startować kilka modeli w jednej klasie przez jednego zawodnika, z tem jednakże, że nagrodzony może być tylko jeden model w danej klasie.

Nagrody.

Na nagrody przeznacza się:

1. Dla konkursów eliminacyjnych materjał na budowę modeli łącznej wartości 300 zł. oraz dyplomy.
2. Dla finału
   a) dla modeli klasy A 4 nagrody wartościowe w kwocie 270,— zł,
   b) dla modeli klasy B 4 nagrody wartościowe w kwocie 270,— zł,
   c) dla modeli klasy C 4 nagrody wartościowe w kwocie 270,— zł.

Nagrody zostały wyznaczone przez Komitet Wojewódzki L. O. P. P. oraz przez Komitet L. O. P. P. Miasta Poznania. Oprócz powyższych nagród, wyznacza znana firma „Radjofon“ w Poznaniu, ul. Półwiejska nr. 4 — 1 komplet detektorowy z wszelkiemi przyborami jako nagrodę dodatkową dla modeli kadłubowych (klasa B) na największą przebytą drogę, jednakże nie mniej jak 100 mtr.

Rozdanie nagród nastąpi w terminie do dnia 15. lipca br.

Warunki konstrukcyjne.

1. Konkurs dotyczy jedynie modeli latających.
2. Współzawodniczyć mogą tylko własnoręcznie wykonane modele o rozpiętości niewyżej 1 mtr.
3. Modele dzielą się na 3 klasy:
   A) modele belkowe (bezkadłubowe) pędzone gumą z odległością haków nieprzekraczającą rozpiętości modelu,
   B) modele kadłubowe pędzone gumą z odległością haków nie przekraczającą rozpiętości modelu,
   C) modele rekordowe pędzone gumą, odległość haków dowolna.
4. Modele belkowe (klasa A) jak również i kadłubowe winny posiadać podwozie, pozwalające na start z ziemi i lądowanie. Modele kadłubowe (klasa B) muszą mieć kadłub zamknięty, którego największa szerokość winna wynosić najmniej 6% rozpiętości modelu. Niedopuszczelne jest wmontowanie beleczki motorowej do kadłuba. Modele rekordowe mogą mieć kształt i wymiary dowolne.
5. Każdy model klasy A i B winien wykonać po 4 loty: 2 startując z ręki i 2 z pomostu ustawionego na ziemi. Modele klasy C startują 3 razy dowolnie. Mylny start będzie anulowany.
6. Modele wszystkich klas walczą o największą przebytą drogę i najlepszy zdobyty czas.

Odległość mierzy się w prostej linji od startu do miejsca lądowania z dokładnością do 10 cmtr. Czas zdobyty mierzy się z dokładnością do $^1/_5$ sek.

7. Pod uwagę będzie brany najlepszy lot danego modelu. W razie jednakowych wyczynów, pierwszeństwo mają modele z większem obciążeniem powierzchni nośnej.
8. Model może demonstrować tylko jego wykonawca.
9. Modele klasy A i. B startują z ziemi z lekkiem popchnięciem.

Sąd konkursowy.

1. Sąd konkursowy stanowić będą: jeden delegat Zarządu Głównego L. O. P. P., dwóch delegatów Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., dwóch delegatów Komitetu L. O. Miasta Poznania oraz czterech delegatów zaproszonych z innych organizacyj lotniczych oraz przemysłu lotniczego.
2. Uczestnicy winni podporządkować się wszelkim zarządzeniom sądu konkursowego, w innym razie mogą być dyskwalifikowani.
3. Od orzeczenia sądu konkursowego niema odwołania.

Nowe książki.

Nauka o powinnościach żołnierza mjr. S. G. Marjan Porwit. Warszawa 1927 r. Nakład Głównej Księgarni Wojskowej. Cena 3.90 zł.

Dla żołnierza, zwłaszcza na wojnie nie wystarcza rozwój fizyczny i wyszkolenie; powinien on prócz tego posiadać siłę ducha, która mu pozwoli zrobić użytek z sił fizycznych i umysłowych. Ta siła ducha, odgrywająca tak doniosłą rolę zarówno na polu walki jak i w życiu codziennem wojska, powstaje i rozwija się na podłożu cnot żołnierskich, z których głównemi i podstawowemi są miłość ojczyzny i honor żołnierski. Nauczanie szeregowych tych cnót i powinności jest jednym z głównych obowiązków oficerów-wychowawców. Powstaje jednakże kwestja jak prowadzić naukę o powinnościach żołnierza, naukę wymagającą od instruktora zarówno wybitnych zalet wychowawczych jak i dużego daru wykładania i przekonywania. Wyczerpującą i wszechstronną odpowiedzią na to pytanie jest książka, jedyna bodaj z tego zakresu, pióra mjr. S. C. Marjana Porwita p. t. „Nauka o powinnościach żołnierza“, która w drugiem, znacznie zmienionem wydaniu ukazała się niedawno. Początkowe trzy rozdziały omawianej pracy zawierają metodyczne wskazówki i uwagi jak należy prowadzić naukę o powinnościach żołnierza, pozostałe (w liczbie 9) stanowią konkretne przykłady pogadanek o powołaniu stanu żołnierskiego, o miłości ojczyzny, o honorze wogóle i honorze żołnierskim, o koleżeństwie, przysiędze i t. p. Pracę ożywia 100 przykładów czynu żołnierskiego, zaczerpniętych z naszej dawnej i najnowszej historji wojennej. Praca ta posiada dużą wartość dla wojska i oddziałów przysposobienia wojskowego, to też Min. Spraw Wojskowych zezwoliło na używanie jej w oddziałach i szkołach wojskowych. Na tę doskonałą, przepiękną pod względem ideowym, a niezbędną wprost przy wyszkoleniu a zwłaszcza wychowaniu żołnierza pracę, powinni zwrócić dużą uwagę oficerowie wszystkich broni i instruktorzy w oddziałach przysposobienia wojskowego.

Lot Polski. Wyszedł z druku nr. 4(55) za kwiecień „Lotu Polskiegó“ i zawiera, jak zawsze, dużo ciekawego materjału informacyjnego i ilustracyjnego.

Płk. Bołsunowski pisze o lotnictwie przed 25 laty, płk. Abżółtowski omawia krytycznie książki p. B. Żarnowieckiego „Rok 1974“ i „Rok 1975“, inż. Karpiński informuje o amerykańskiej metodzie konstruowania profilów lotniczych, por. Marynowski daje dalszy ciąg interesującej serji artykułów p. t. „Gazy bojowe a ludność cywilna“.

W dziale „Pro domo nostra“ znajdujemy artykuły pp. Balińskiego i dr. Wybranowskiego, w dziale „Ikar i Temis“ — mec. Kaftala.

Na uwagę zasługuje artykuł p. Bożeńca o spadochronach. Pozatem wyczerpujące kroniki: techniczna i międzynarodowa, dział literacki oraz biuletyny Aeroklubu R. P. i Ligi O. P. P.

Do numeru kwietniowego „Lotu Polskiego“ dołączone jest w formie bezpłatnego dodatku dla czytelników „Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej nr. 294 z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem“, zaopatrzone wstępem i objaśnieniami mec. Kaftala.

Wobec zainteresowania nową polską ustawą lotniczą inicjatywa ruchliwej i pomysłowej redakcji „Lotu Polskiego“ niewątpliwie zostanie powitana z uznaniem i zadowoleniem, zwłaszcza w szerokich kołach lotniczych i prawniczych.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Czcionkami Drukarni Lotniczej Poznań Stary Rynek 95/96.